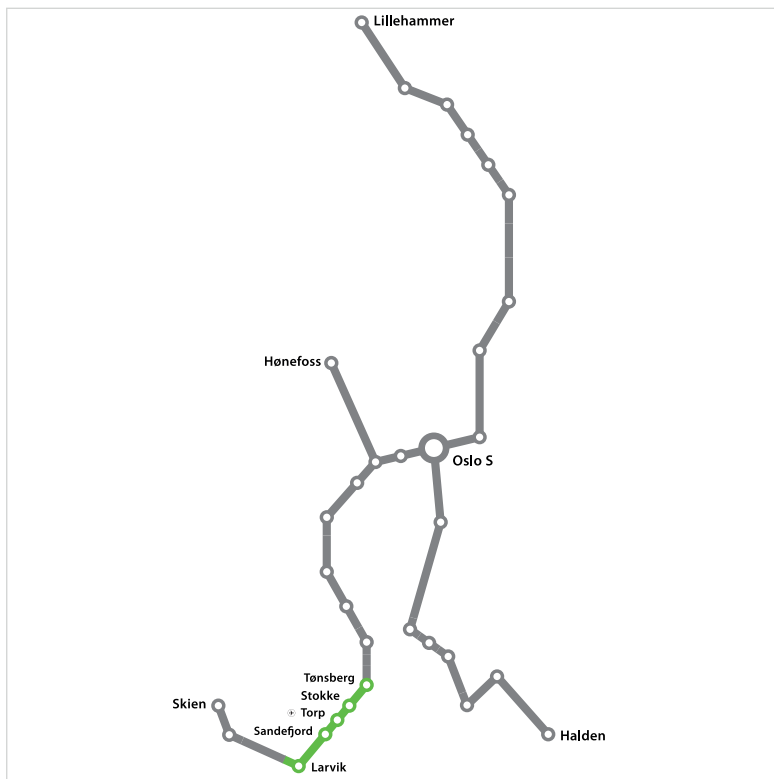
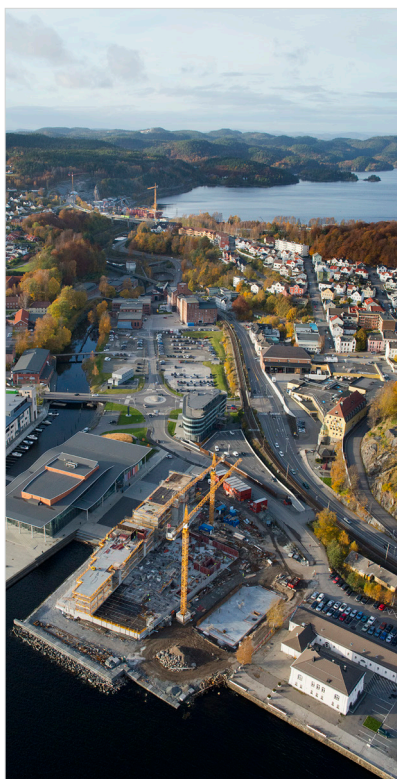


# Merknadsdokument - Larvik kommune

Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU)  
Dobbeltspor Stokke - Larvik  
InterCity Vestfoldbanen

Juni 2019



# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>GJENNOMGÅENDE TEMAER</b>	<b>3</b>
1.1	REGULERINGSPLAN – DETALJERT AVKLARING AV TRASÉ	3
1.2	VERNINGENKORRIDOREN	3
1.3	STÅLAKER ØST OG STÅLAKER VEST	4
1.4	KONGEGATAKORRIDOREN	4
1.5	INDRE HAVN-KORRIDOREN	5
1.6	STØY OG VIBRASJONER	6
1.6.1	<i>Støy fra bane</i>	6
1.6.2	<i>Anleggsfase</i>	6
1.6.3	<i>Støy fra veitrafikk</i>	6
1.6.4	<i>Vibrasjoner og strukturlyd</i>	6
1.7	ERVERV AV GRUNN OG RETTIGHETER	7
1.7.1	<i>Reguleringsplaner gir grunnlag for grunnerv</i>	7
1.7.2	<i>Erverv av hel eiendom</i>	7
1.7.3	<i>Erverv av del av eiendom</i>	8
1.7.4	<i>Tidligere ervervsprosess i regi av Larvik kommune</i>	8
1.7.5	<i>Grunnundersøkelser</i>	8
1.8	PLAN- OG ANLEGGSGJENNOMFØRING I LARVIK SENTRUM	8
1.9	FARRISEIDET/GRANVEIEN	10
1.10	HERREGÅRDEN	11
1.11	HEGDAL INDUSTRIOMRÅDE	12
1.12	STEININDUSTRIEN I TJØLLING	14
1.13	ANDRE KORRIDORER SOM IKKE ER UTREDET I KOMMUNEDELPLANEN	14
1.14	STASJONSLOKALISERING ANDRE STEDER ENN DE FORESLÅTTE	15
1.14.1	<i>Stasjon under bakken lenger nord enn Kongegatakorridoren</i>	15
1.14.2	<i>Bergeløkka</i>	15
1.14.3	<i>Elveveien</i>	16
1.14.4	<i>Bommestad</i>	16
1.14.5	<i>Alfred Andersen</i>	16
1.15	ETTERBRUK AV DAGENS JERNBANE	16
1.16	PARKERING VED STASJONEN	17
1.17	MULIGE KONSEKVENSER FOR NÆRING OG ARBEIDSPLASSER I LARVIK KOMMUNE	17
1.18	HAVNESPOR	18
<b>2</b>	<b>ENDRINGER I PLANFORSLAGET</b>	<b>19</b>
<b>3</b>	<b>OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER</b>	<b>20</b>
3.1	MYNDIGHETER, STATLIGE OG REGIONALE	20
3.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER	20
3.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	20
3.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER	21
3.5	ANDRE AKTØRER	24
<b>4</b>	<b>SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER</b>	<b>25</b>
4.1	MYNDIGHETER, STATLIGE OG REGIONALE	25
4.1.1	<i>Regionale fagmyndigheter</i>	25
4.1.2	<i>Statlige myndigheter</i>	28
4.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER	32
4.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	33
4.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER	72
4.5	ANDRE AKTØRER	133
<b>5</b>	<b>DOKUMENTINFORMASJON</b>	<b>134</b>
5.1	ENDRINGSLOGG	134

# 1 GJENNOMGÅENDE TEMAER

Larvik kommune vedtok å legge ut planforslaget til offentlig ettersyn 9. januar 2019. Høringsperioden for planforslaget for nytt dobbeltspor i Larvik kommune var fra 17. januar 2019 til 15. mars. Fristen ble utvidet til 25. mars pga. oppdaterte arealtall for beslag av dyrka mark. Det kom inn 168 merknader til planforslaget. Under presenteres temaer som flere av merknadene tar opp. Bane NORs kommentar til de deler av merknaden som berører et gjennomgående tema svares derfor ut i kapittel 1. Dette refereres det til i den enkelte merknad.

I merknadene i kapittel 4 er det, i tillegg til kommentar fra Bane NOR og/eller eventuell henvisning til kapittel 1, gjort rede for om merknaden:

Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.

Tas til følge: Bane NOR vil følge opp innspillet med endring(er) i planprogrammet.

Tas ikke til følge: Bane NOR vil ikke følge opp innspillet.

## 1.1 Reguleringsplan – detaljert avklaring av trasé

Planforslaget som har vært på høring er et forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltsporet jernbane på strekningen Virik - Kleivertunnelen. Hensikten med å vedta en korridor i kommunedelplanen er å båndlegge nødvendig areal for framføring av jernbanen og stasjonsområde. Det er i arbeidet med detaljregulering at selve jernbanetraseen skal optimaliseres og plasseres ned på meternivå, innenfor den valgte korridoren.

Det er i reguleringsplanen den detaljerte plasseringen av tiltaket blir avklart, og det er først da det er kjent hvilke eiendommer som blir berørt og i hvilket omfang. Reguleringsplanen viser også hvordan aktuelle veier og annen infrastruktur må legges om, samt løsningene på anleggsgjennomføring, støyskjerming, fyllinger med mer.

På samme måte som for denne kommunedelplanen, utarbeider Bane NOR reguleringsplaner og oversender til kommunene for politisk behandling.

Bane NOR varsler direkte berørte grunneiere, offentlige etater og frivillige organisasjoner både ved oppstart av reguleringsplanarbeidet, samt når planforslaget legges på høring. Planen annonseres også i lokalmedia, og den legges ut i kommunens lokaler samt på nettsidene til Bane NOR og kommunen.

Strekningen Tønsberg-Larvik er en del av Ytre IC, og det planlegges med strekningsvis utbygging med mulighet for ferdigstilling av hele strekningen til 2032. Til sammen omfatter planstrekningen Tønsberg-Larvik ca. 40 kilometer dobbeltspor og 5 stasjoner, samt det antall med bruer, tunneler, kilometer med viadukter, servicespor, etc. som det endelige trasevalget medfører.

Oppstart for arbeidet med reguleringsplanen i Larvik kommune er ikke besluttet enda. I henhold til handlingsprogrammet for gjeldende Nasjonal transportplan forventes at dobbeltspor på strekningen skal være ferdig bygget og åpnes i 2032. Da forventes det at det må lages reguleringsplaner som er vedtatt innen 2027. Bane NOR regner med at det tar ca. to år å utarbeide en reguleringsplan.

## 1.2 Verningenkorridoren

Planområdet mellom Virik og Byskogen ble, etter merknader til planprogrammet, utvidet for å også inkludere en korridor nærmere Verningen.

Investeringskostnadene for Verningenkorridoren er ca. 400 millioner kroner høyere enn for Stålaker øst, som er korridoren med lavest investeringskostnader. Korridorene på strekningen har tilnærmet lik reisetid og det er dermed ingen forskjeller i nytte. I vurderingen av netto nytte er det derfor investeringskostnadene som avgjør hvilken korridor som kommer best ut. Verningenkorridoren har høyest investeringskostnader og kommer derfor også dårligst ut.

Verningenkorridoren har også størst negative konsekvenser for flest ikke-prissatte verdier. Verningenkorridoren vil berøre kartlagte larvikitressurser, men ikke steinbrudd i drift. Korridoren har inngrep i sammenhengende systemer av ulike naturtyper med til dels stor verdi, både i området

mellom Skuggedal og Rauan, og på vestsiden av Lågen. Verningenkorridoren scorer dårligst både på prissatte og ikke-prissatte tema og kommer derfor dårligst ut i den samfunnsøkonomiske analysen. De største anleggstekniske utfordringene i Verningenkorridoren er knyttet til områder med behov for stabiliserende tiltak på grunn av fare for kvikkleireskred. Ved Auby og Rauan kan det være behov for svært omfattende tiltak. På grunn av terrenget vil det også bli behov for dype skjæringer på opptil 30 meter enkelte steder i korridoren. Bane NOR fraråder, og har dermed innsigelse til, Verningenkorridoren.

Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik, Larvik kommune (ICP-36-A-25639) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

### **1.3 Stålaker øst og Stålaker vest**

Stålakerkorridoren vest har felles trasé med Verningenkorridoren fram til Furustad. Stålakerkorridoren vest har estimerte investeringskostnader i størrelsesorden ca. 130 millioner kroner høyere enn for Stålakerkorridoren øst.

Stålakerkorridoren øst ligger øst for eksisterende jernbane mellom Virik og Furustad. Investeringskostnadene for Stålakerkorridoren øst er lavest på delstrekningen Virik – Byskogen. Korridorene på strekningen har tilnærmet lik reisetid og det er dermed ingen forskjeller i nytte. I vurderingen av netto nytte er det derfor investeringskostnadene som avgjør hvilken korridor som kommer best ut.

For Stålakerkorridoren vil det også være en påvirkning i Gjerstadskogen. Her er det vurdert to forskjellige scenarier, en der det er mulig å drive steinbrudd nord for korridoren og en der arealet nord for korridoren blir for lite til at det lønner seg med steinbruddsdrift. Nytt dobbeltspor for jernbane kan også medføre begrensninger for den eksisterende steinindustrien og det vil være behov for koordinering med steinindustrien for å finne løsninger for å redusere eventuelle ulemper. Konsekvensen for mineralressursene er vurdert som liten/liten til middels negativ, avhengig av om driftsulemper inkluderes i utregningen av arealbeslaget eller ikke.

Korridoren passerer gjennom Hegdal industriområde. Det er søkt å legge korridoren så skånsomt som mulig for å minimere inngrepet og ulempen for næringsvirksomhetene inne på industriområdet. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 1.11 under.

Stålakerkorridoren (både øst og vest) har god jernbaneteknisk funksjonalitet og er dimensjonert for 250 km/t. Stålakerkorridoren går i nærheten av og krysser eksisterende jernbane flere steder. Det er mulig å optimalisere korridoren i neste planfase, slik at behovet for stenging i forbindelse med anleggsgjennomføringen kan begrenses.

På grunn av høyere investeringskostnader og mer beslag av dyrka mark rangeres Stålakerkorridoren vest dårligere enn Stålakerkorridoren øst i den samlede rangeringen. Bane NOR anbefaler Stålaker øst og anbefaler ikke Stålaker vest.

Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik, Larvik kommune (ICP-36-A-25639) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

### **1.4 Kongegatakorridoren**

I Kongegatakorridoren er det utredet to løsninger, høy og lav løsning. Løsningene har ulik høyde på stasjonen og på sporene inn til stasjonen. Videre opp Hammerdalen ligger de to løsningene likt i horisontalplanet, men lav løsning ligger noe lavere i terrenget enn høy løsning. Flere gater og bygninger langs traseen i Larvik sentrum vil bli berørt, enten midlertidig i anleggsfasen, eller permanent. I anleggsfasen vil det være en dyp byggegrop gjennom deler av bykjernen. Det er ikke avklart på dette planstadiet om det vil gjøres tiltak for å redusere ulempene i anleggsfasen, som å bygge lokk over byggegropen. Terrenget vil reetableres på nivå med eksisterende terreng etter anleggsperioden.

Kongegata høy løsning har ca. 430 meter betongtunnel med åpen byggegrop i anleggsfasen gjennom Larvik sentrum. En ny stasjon i Kongegata høy løsning vil kunne koble seg på eksisterende bystruktur

og tilgjengeligheten til stasjonen er god. Kongegata høy løsnings har omtrent samme antall bosatte og noe færre arbeidsplasser i gangavstand til stasjonen enn en stasjon i Indre havn-korridoren.

Utviklingspotensialet for arealer med gangavstand til stasjonen er stort, og større enn for en stasjon i Indre havn. Stasjonen gir grunnlag for utvikling av arealer som Larvik kommune har planer om å utvikle, som for eksempel Indre havn, Hammerdalen, Grandkvartalet og Bergeløkka. Arealet som er nødvendig for å etablere betongtunnelen inn til stasjonen gir også muligheter for byutvikling, men kommersielle betraktninger og vurderinger knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen vil avklare i hvilken grad det kan bygges direkte ovenpå jernbanekulverten. Arealet over selve tunnelen kan også benyttes til for eksempel gater eller andre bymessige arealer.

Hastigheten gjennom stasjonen er 200 km/t og korridoren er jernbaneteknisk meget god.

Kongegata høy løsnings er rangert som nest best, etter Indre havn høy løsnings, i den samfunnsøkonomiske analysen. Korridoren har kortere reisetid og dermed høyere nytte enn Indre havn-korridoren, men på grunn av høyere investeringskostnader er netto nytte lavere enn for Indre havn-korridoren. For de prissatte temaene er Kongegatakorridoren rangert noe dårligere enn Indre havn høy løsnings. Det er knyttet usikkerhet til hvor raskt byen kan reetableres over betongtunnelen og dette vil kunne påvirke byen også etter at anlegget er ferdig bygget.

Traseen for Kongegata lav ligger ca. syv meter lavere inn mot Larvik sentrum og har en ca. 130 meter lang løsmassetunnel mellom bergtunnelen og en ca. 300 meter lang betongtunnel som går fram til stasjonen. Løsmassetunnelen drives uten åpen byggegrøp og bygningene over tunnelen forutsettes å kunne bli stående under anleggsarbeidet. Imidlertid vil det være behov for omfattende anleggsvirksomhet på gateplan, refundamentering av bygninger og massetransport. Stasjonen ligger på samme sted som for Kongegata høy, men vesentlig lavere i terrenget, og vil ikke kunne koble seg på eksisterende bystruktur på samme måte.

Bane NOR fraråder, og har dermed innsigelse til, Kongegata lav. Løsningen har betydelig høyere investeringskostnader sammenlignet med Kongegata høy løsnings uten samlet sett å gi bedre løsninger.

Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik, Larvik kommune (ICP-36-A-25639) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

## **1.5 Indre havn-korridoren**

Det er vurdert to løsninger i Indre havn-korridoren, høy og lav løsnings. Indre havn høy løsnings har stasjon på bru ca. åtte til ni meter over eksisterende terreng i stasjonsområdet. Stasjonsplasseringen er i samme område som dagens stasjon i Larvik. En ny stasjon i Indre havn vil derfor bygge opp om en kjent bysituasjon. Larvik kommune har planer for utvikling av arealene langs sjøen i indre havn og en ny stasjon vil kunne bygge opp under og fungere som en katalysator for å gjennomføre planene.

En stasjon i Indre havn høy løsnings vil ligge på bru og ha gode forbindelsesmuligheter under stasjonen, slik at den fysiske barrieren mellom byen og sjøen vil bli vesentlig mindre enn i dag. Tilgjengeligheten til stasjonen for gående- og syklende vil bedres sammenlignet med dagens situasjon.

Stasjon i Indre havn lav løsnings ligger på mur gjennom stasjonsområdet og stasjonen vil kunne oppleves både som en fysisk og visuell barriere med begrensede kryssingsmuligheter under stasjonen, slik som i dagens stasjon.

Korridoren går tett på kulturmiljøet Herregården og det er en risiko for at tiltaket vil kunne gi setninger som følge av senket grunnvannstand. Risikoen for setninger på Herregården er mindre for høy løsnings enn for lav løsnings. Det finnes imidlertid avbøtende tiltak som vil redusere risikoen for setninger betydelig.

Hastighet gjennom stasjonen er redusert til 90 km/t for høy løsnings og 80 km/t for lav løsnings, som følge av nærhet til vegger og bygninger. Dette er avvik fra tekniske krav, men ut over redusert hastighet tilfredsstillende korridoren kravene til teknisk funksjonalitet.

Kort avstand til eksisterende spor, vegger og bygninger gjør at anleggsgjennomføringen for Indre havn høy løsnings blir krevende. Nærføring til Herregården og Kongeinskripsjonene krever at det tas

spesielle hensyn i anleggsperioden. Farriskilden må ikke påvirkes og dette må det blant annet tas hensyn til i forbindelse med fundamentering og bygging av brua i Hammerdalen. På grunn av nærheten til eksisterende spor og stasjon vil det for Indre havn-korridoren være nødvendig å stenge jernbanen for lengre perioder i byggefasen. Indre havn høy løsnings er samlet sett rangert som best på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, og Bane NOR anbefaler denne for videre planlegging.

Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik, Larvik kommune (ICP-36-A-25639) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

## **1.6 Støy og vibrasjoner**

### **1.6.1 Støy fra bane**

Flere er opptatt av støy fra jernbaneanlegget. Støy er et viktig tema i planarbeidet, og er utredet og vurdert både som en del av de ikke-prissatte og de prissatte temaene. Teksten under baserer seg på Fagrapport støy og vibrasjoner i driftsfasen, ICP-36-A-25604.

Støysimuleringene forutsetter at dagens togtype trafikkerer nye spor for fremtidig situasjon med utbygget dobbeltspor. Normalt er det slik at nytt materiell er mer støysvakt enn det materiellet som benyttes per i dag. Det må derfor forventes at eventuell økt støy på grunn av økt togtrafikk helt eller delvis kompenseres av nye togtyper som har lavere støyverdier. I tillegg tillates det ikke planoverganger ved bygging av nytt anlegg, så all tuting vil opphøre. Støybelastning fra jernbanen innenfor korridorene er beregnet og vist på kart som viser soner for støyutbredelse (jamfør retningslinje for støy T-1442). Det gir grunnlag for å angi hvor mange som vil bli berørt (boliger, skoler, andre institusjoner). Det vises også om tiltaket vil gi støy i friluftslivsområder, og andre områder hvor stillhet er en viktig egenskap eller forutsetning.

Det er gjennomført støyberegninger på et overordnet nivå i denne fasen. Beregningene og kartene viser at ingen bygninger vil bli liggende i rød støysone i noen korridorer. Noen bygninger blir liggende i gul sone. Det er ikke gjennomført detaljerte vurderinger av skjermingstiltak. Støyberegninger er gjort med skjerming i tettbygde strøk og på bruer. I reguleringsplanfasen vil det gjennomføres detaljerte beregninger av kortere strekninger og det vil da beregnes med og uten skjermingstiltak. Det vil da også gis forslag til avbøtende tiltak for å redusere støynivåer der de er over anbefalte grenseverdier (i henhold til retningslinje for støy T-1442).

### **1.6.2 Anleggsfase**

Mange merknader uttrykker bekymring for anleggsfasens aktiviteter, herunder støy i boligområder og i rekreasjonsområder. Det er ikke gjort utredning av støy for anleggsfasen, primært fordi det ikke er detaljert hva slags byggemetoder som skal legges til grunn for anlegget. Gjennom arbeidet med reguleringsplanen vil man få mer detaljert oversikt over konsekvensene i anleggsfasen enn man har nå i kommunedelplanfasen.

I reguleringsplanfasen vil støy i anleggsfasen beregnes. Det finnes grenseverdier for anleggsarbeid, og disse er strengest for anleggsarbeid som varer over 6 måneder, det vil si at anleggsgjennomføring for det meste av InterCity vil falle inn under strengeste grenseverdi for anleggsstøy.

### **1.6.3 Støy fra veitrafikk**

Omlegging av veier som følge av nytt dobbeltspor vil også kunne generere ny støy eller støy i nye områder. Dette er ikke beregnet i denne fasen, da det ikke er bestemt hvordan veiomlegginger skal løses.

Utforming av veiomlegginger vil vurderes nærmere og fastsettes i reguleringsplanfasen. Da har man grunnlaget man trenger for å beregne støy fra nye/omlagte veier, og vurdering av tiltak for å redusere støy fra veitrafikk vil vurderes og fastsettes som del av dette arbeidet. Grunnlaget for å vurdere støytiltak er at retningslinje T-1442 skal oppfylles.

### **1.6.4 Vibrasjoner og strukturlyd**

Vibrasjoner som overføres fra bane til bygninger gjennom bakken og fundamenter, kan gi sjenanse både fra følbare lavfrekvente helkroppsvibrasjoner og fra hørbar strukturlyd inne i bygning. Det vi i

denne sammenheng kaller «vibrasjoner» er lavfrekvente vibrasjoner som overføres til mennesker gjennom vibrerende gulv og inventar. Lavfrekvente vibrasjoner kan også føre til synlige bevegelser i f.eks. glassruter og inventar og medføre knirke- og skranglelyder. Strukturlyd oppstår ved at mer høyfrekvente vibrasjoner får gulv, vegger og tak til å vibrere og dermed avgi hørbar lyd. Dette kalles for strukturlyd. Strukturlydens frekvensområde er høyere enn de følbare vibrasjonene.

Strukturlyd og vibrasjoner er ikke vurdert i denne fasen. Det vil utredes nærmere for den aktuelle korridoren og strekningen i reguleringsplanfasen.

## **1.7 Erverv av grunn og rettigheter**

### **1.7.1 Reguleringsplaner gir grunnlag for grunnerverv**

Areal som inngår i de vedtatte kommunedelplanene båndlegges for framtidig detaljplanlegging av dobbeltspor. Dette innebærer at tiltak som er søknadspliktige etter plan- og bygningsloven må avklares med Bane NOR. Ønsker grunneier å iverksette søknadspliktige tiltak på sin eiendom som ligger innenfor båndlagt område, blir søknaden oversendt fra kommunen til Bane NOR for uttalelse. Bane NOR vurderer om tiltaket er i konflikt med planene for nytt dobbeltspor (ev jernbaneprojektet) eller ikke. Dersom tiltaket vurderes å være i konflikt med Bane NORs planer, må grunneier avvente jernbaneprojektets reguleringsplanfase for videre avklaring. Det vil imidlertid være mulig med vanlig bruk og vedlikehold av eiendommene.

Bygging av nytt dobbeltspor krever arealer og rettigheter. Dette kan være på midlertidig basis til for eksempel anleggsområde og riggområde eller på permanent basis; primært arealer til det nye dobbeltsporet. Arbeidet med å bygge ny jernbane kan ikke starte før det er inngått avtaler med grunneiere eller sikret tiltredelse/rettigheter (gjennom avtale om skjønn eller ekspropriasjon).

Bane NORs mål er å framforhandle minnelige avtaler som bygger på erstatningsrettslige regler. Det legges særlig vekt på likebehandling av alle berørte grunneiere, og at inngåtte avtaler bygger på de samme prinsippene. Ved grunnerverv ytes normalt en engangserstatning i form av et kontantoppgjør. Erstatningen skal gjenspeile grunneiers økonomiske tap, både for midlertidig og permanent avståtte arealer og/eller rettigheter. Dersom forhandling ikke fører fram, har Bane NOR anledning til å ekspropriere grunn og/eller rettigheter.

For eksisterende jernbanetraséer er gjeldende byggegrense på 30 meter (Jernbaneloven § 10). Ved nybygging av jernbanetraséer er det ikke automatisk slik at alle bygninger innenfor 30 meter vil måtte innløses. Bane NOR vil gjennomføre konkrete vurderinger i hvert enkelt tilfelle, der det vil bli sett på forhold som støy, støv, behov for midlertidig anleggsområde, mulighet for avbøtende tiltak (tiltak som fjerner ulempene eller gjør dem mindre), atkomstmuligheter, sikkerhet og så videre. For eiendommer som må innløses i sin helhet, er det viktig at dialogen etableres på et tidlig tidspunkt (rundt to år før anleggsstart), slik at det blir en god prosess og at grunneier får god tid til å skaffe ny eiendom.

For større landbruksområder som blir berørt av ny trasé, kan det være aktuelt med jordskifte for å skape tjenlige eiendomsforhold. Bane NOR kan i denne sammenheng erverve dyrket mark med tanke på en mulig framtidig jordskiftesak.

Det er først når reguleringsplanene er vedtatt at Bane NOR med sikkerhet vet hvilke eiendommer som blir berørt og i hvilken grad de eventuelt vil bli berørt. Den ordinære grunnervervsprosessen tar utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan, men dialog med berørte grunneiere starter mens reguleringsplanarbeidet pågår. Bane NOR erstatter del av eiendom som blir berørt permanent og/eller midlertidig, Bane NOR har ingen plikt til å tilby annen eiendom.

### **1.7.2 Erverv av hel eiendom**

Forhandlinger om erverv av hel eiendom starter normalt rundt to år før anleggsstart. Boligeiendommer prioriteres.

Erstatningen skal minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi jf. ekspropriasjons-erstatningsloven §§ 5 og 6. Ved avståelse av bolig eller eiendom er prinsippet at dersom erstatningen av markedsverdien ikke dekker nok til å holde eier skadesløs, skal erstatningen normalt dekke kjøp av

eiendom med tilnærmet samme standard og type i samme område jf. ekspropriasjonsloven § 7. Dette prinsippet kan også gjelde fritidsboliger og egen virksomhet.

### 1.7.3 Erverv av del av eiendom

Grunneier skal ha erstattet sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir mindre. Her inngår også rettigheter på gjenværende eiendom, for eksempel til atkomst og veg. Ved delavståelse (altså hvis eieren mister deler av eiendommen sin) vurderes det økonomiske tapet som forskjellen mellom salgsverdien før og etter eiendomsinngrepet.

For produksjonsarealer som jord- og skogbruk, knytter tapet seg normalt til tapet i avkastning (bruksverdien) fra de avståtte arealene. Tilsvarende for nærings- og industrieiendommer.

Der ny, planlagt jernbanetrasé går nær eksisterende bebyggelse uten at det erverves areal fra eiendommen vil spørsmålet om erstatning bli vurdert opp mot tålegrensen i naboloven § 2. Dersom tiltaket/anlegget medfører belastning utover tålegrensen, vil Bane NOR gjennomføre avbøtende tiltak eller alternativt gi en økonomisk kompensasjon. Dette vil være gjenstand for en skjønnsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle.

### 1.7.4 Tidligere ervervsprosess i regi av Larvik kommune

Flere grunneiere/rettighetshavere har merknader som uttrykker bekymring for lang avklarings tid og usikkerhet i perioden fram til vedtak av reguleringsplan. Det kan være flere årsaker til at noen trenger å selge sin bolig i perioden hvor den er under båndlegging, og det er uttrykt bekymring til om salgsverdien reduseres og/eller salg blir vanskelig når tomt er helt eller delvis båndlagt av Bane NOR. Det er også uttrykt bekymring til om oppussing og vedlikehold er bortkastet fordi man da ikke får utgifter tilbake ved senere erverv av tomt. Flere merknader henviser til erfaring fra Drammen kommune, der kommunen gjennom Drammen Eiendom KF tilbød eiere av eiendommer innenfor en definert korridor å kjøpe eiendommen. Tilbudet var tidsbestemt og utløp ved vedtatt reguleringsplan. Drammen Eiendom KF ble dermed part overfor Bane NOR da reguleringsplanen ble vedtatt.

Det er Larvik kommune som må ta stilling til om de skal erverve eiendommer og sitte som rettighetshaver for disse i perioden fram til de eventuelt blir ervervet av Bane NOR. Bane NOR har som hovedregel ikke midler til grunnerverv før etter at reguleringsplaner er vedtatt.

For mer info om prosessen rundt grunnerverv, se heftet *Grunneier møter -Bane NOR*, som ligger på prosjektets hjemmeside <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/tonsberg-skien/berorte-naboer/>.

### 1.7.5 Grunnundersøkelser

Bane NOR må undersøke grunnforholdene i alle faser fra planleggingen starter og frem til anleggsstart. Det undersøkes blant annet hva løsmasser består av, avstand til fast fjell, fjellkvalitet, sprekksoner og grunnvannsnivå. Over tunnelene blir det montert målere for å overvåke grunnvannsstanden mm. Bane NOR kontakter aktuelle grunneiere for å informere og innhente tillatelser til grunnundersøkelser. Dersom det oppstår skade eller økonomisk tap som følge av grunnundersøkelsene, vil dette bli rettet og/eller kompensert av Bane NOR.

I forkant av anleggsperioden registreres arealer og bygninger i nærheten. Registreringene kan ha form som skriftlige beskrivelser, bilder, video e.l. Det utarbeides som regel en tilstandsrapport for eiendommene som ligger innenfor et definert område.

## 1.8 Plan- og anleggsgjennomføring i Larvik sentrum

En rekke aktører, både næringsliv, organisasjoner og privatpersoner har uttrykt bekymring knyttet til framkommelighet, tilgjengelighet og effekter for sentrumshandel ved en eventuell anleggsfase for Kongegatakorridoren.

Virkingene for byliv og sentrumshandel kan deles inn i tre faser:

**I båndleggingsperioden** vil det kunne bli lavere investering i, og vedlikehold av bygningsmassen som ligger i båndleggingssonen. Tomme lokaler og lav aktivitet kan føre til at området forringes.



Kommunen, gårdeiere og Bane NOR bør samarbeide om tiltak som kan motvirke dette. Eksempler på dette kan være ulike former for midlertidige tiltak for å aktivisere området og skape byliv gjennom å rive utvalgte bygg og etablerer midlertidige byrom sin inngir til ulike former for aktivitet. En annen mulighet er å midlertidig leie ut lokaler til virksomheter som vanligvis har for lav betalingsevne til å etablere seg i sentrum.

**I anleggsfasen** vil flere bygninger bli revet og mange virksomheter og sentrumsgater vil periodevis bli berørt i større eller mindre grad, se Figur 1-1 under. Ulike tiltak kan iverksettes for å begrense skadeomfanget, blant annet byggemetode for etablering av betongtunnel og detaljerte faseplaner for gjennomføring, samt etablering av midlertidige veier for å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum og sikre nødvendig beredskap med hensyn til utrykningskjøretøy. Flere av disse avbøtende tiltakene vil samtidig kunne føre til en lengre anleggsperiode, noe som må tas med i vurderingen.

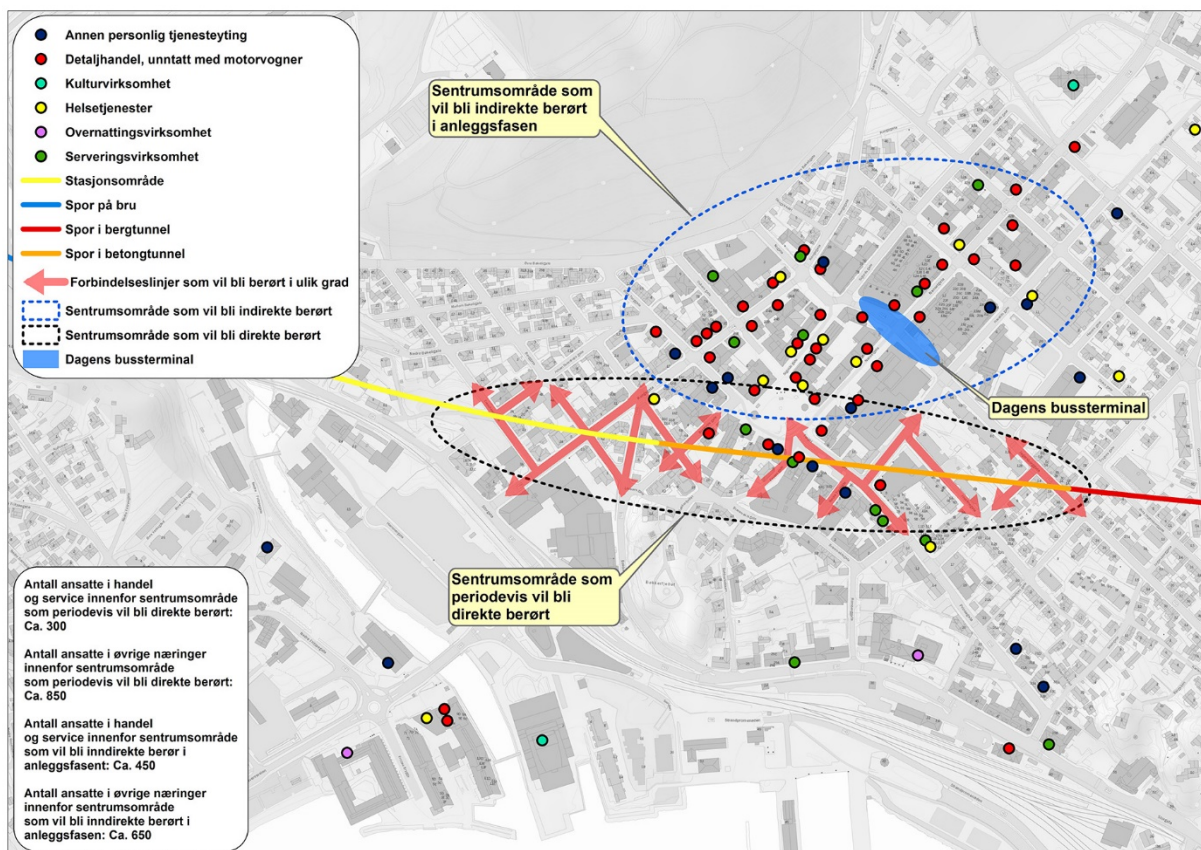
Analysen basert på foreliggende kunnskap om anleggsfasen viser at 350 arbeidsplasser innen handel, servering og lignende virksomheter med mye besøk vil kunne bli direkte berørt av tiltaket, enten ved at bygg må rives eller at blir krevende å opprettholde driften grunnet vanskelige atkomstforhold<sup>1</sup>. Drøyt 800 arbeidsplasser i andre næringer vil også kunne bli direkte berørt i anleggsfasen. Konsekvensen for disse vil til dels avhenge av behovet for besøk. Hovedatkomster for buss og bil må periodevis overføres til gater som ikke er tilrettelagt for trafikk i et slikt omfang, for eksempel Nedre Bøkeligate fra vest og Herregårdsbakken/Jegersborggata fra sør/øst.

Sentrumshandelen står relativt svakt i Larvik allerede i dag. I 2017 hadde sentrum 17 % av handelsomsetningen, kjøpesenterområdet Nordbyen hadde 27 %, mens øvrige områder hadde 40 % av omsetningen i kommunen. Anleggsfasen for Kongegatealternativet vil kunne medføre en ytterligere svekkelse av sentrumshandelen i Larvik. Riving av bygg fører til at flere butikker og serveringssteder må flytte til andre lokaler, om enn midlertidig, skal de kunne opprettholde driften. Andre vil bli mer indirekte berørt grunnet redusert tilgjengelighet og periodevis vanskelige atkomstforhold. Bruk av midlertidige lokaler andre steder i byen vil i utgangspunktet opprettholde enkelte butikker, men dette krever tilgang på ledige lokaler.

Mange butikker og andre sentrumsfunksjoner må finne seg andre lokaler, eventuelt midlertidig, skal de kunne opprettholde driften da byggene de er i må rives. Andre vil bli indirekte berørt grunnet redusert tilgjengelighet og avhengig av beliggenhet, periodevis vanskelige atkomstforhold. Erfaring fra blant annet Bogstadveien og Prinsens gate i Oslo og Strømsø Torg i Drammen, som alle var mer eller mindre avstengt i flere år grunnet oppgraderingstiltak, viste at mange måtte legge ned, selv om det var lagt til rette for en viss atkomst til alle butikker gjennom ulike former for midlertidige tiltak.

Bruk av midlertidige lokaler andre steder i byen vil i utgangspunktet opprettholde enkelte butikk, men dette krever tilgang på ledige lokaler. For å opprettholde sentrumsaktivitet og byliv gjennom anleggsperioden må en unngå at handelen flytter ut av sentrum.

<sup>1</sup> Kilde: Stedfestet bedriftsregister for 2017, SSB.



Figur 1-1. Virksomheter og sentrumsgater som på ulike måter vil bli berørt av tiltaket. Figuren er hentet fra Rapport Oppfølging av vedtak i Larvik (ICP-36-A-25633).

**Etter anleggsperioden** vil det være muligheter og behov for å gjenopprette sentrumsbebyggelsen, eventuelt med en høyere tetthet og utnyttelsesgrad enn i dag dersom markedet tilsier det. Kongegata-alternativet vil kunne bli et godt og velfungerende knutepunkt, hvor knutepunktet og et kompakt sentrum gjensidig vil forsterke hverandre.

Nybygg i anleggskorridoren og eventuelt andre deler av sentrumskjernen som kan transformeres krever privat initiativ og finansiering. Markedet vil være bestemmende for omfang og utbyggingstakt. Det kan ta mange år å gjenopprette bygningsmassen som blir direkte berørt av tiltaket. Nye næringsbygg vil ha høyere leiekostnader enn i dag. Høyere leiepriser vil kunne føre til en omstrukturering av handels- og servicetilbudet i sentrum, i favør av leietakere med større betalingssevne/vilje enn de som leier her i dag. Flere av dagens sentrumsaktører vil således kunne bli skvist ut.

## 1.9 Farriseidet/Granveien

Både Kongegata-korridoren og Indre havn- korridoren vil berøre boligområdet ved Farriseidet, og flere av merknadene gir uttrykk for bekymring for konsekvensene i dette området.

Det skal bygges en ca. 115 meter lang betongtunnel for nytt dobbeltspor under Brunlanesveien. Ved bygging av tunnelen må Brunlanesveien legges om midlertidig. Fra betongtunnelen under Brunlanesveien føres dobbeltsporet videre i et ca. 180 meter langt betongtrau fram til betongtunnel opp mot Kleivertunnelen. Betongtrauet vil etableres som en åpen byggegrop, sporene ligger opp til 14 meter under eksisterende terreng (for høye løsninger). Det er ikke avklart på dette planstadiet om trauet i ferdig situasjon vil lukkes eller om jernbanen vil gå i åpen trasé. For å unngå konflikt med eksisterende veier er det nødvendig at en del av høydeforskjellen tas opp med støttemurer/betongtrau, hvis jernbanetraseen skal være en åpen løsning.

Fra strekningen med dagløsning føres dobbeltsporet videre i en ca. 105 meter lang betongtunnel opp til bergtunnel Kleivertunnelen. Traseen ligger ca. 15-25 meter under eksisterende terreng. Den lokale bekken vil bli ført over kulverten og lagt i rør langs trauet og ut i Hammerdalen.

Det skal drives en ca. 710 meter lang bergtunnel fra Hammerdalen opp til eksisterende Kleivertunnelen. Tilkobling til Kleivertunnelen er forberedt ved bygging av Kleivertunnelen slik at trafikk i tunnelen kan gå med kun korte stengninger.

Tiltaket vil kreve riving av boliger i Brunlanesveien, Bjørkeveien, Nesjarveien og langs Granveien. Dette endrer karakter på boligområdet som, etter at jernbanen er ferdig, vil fremstå som helt åpnet nord for Granveien. På strekningen hvor jernbanen ikke går i tunnel, vil terrengformen gjøre at det ikke kan etableres ny bebyggelse. Betongtunnelen i vest berører boligene i Nesjarveien, mens den i øst skjærer gjennom boligbebyggelsen på østsiden av Brunlanesveien. I disse områdene vil terrenget bli reetablert, men muligheten for gjenoppbygging av boliger begrenses i noen grad av at det ikke kan fundamenteres på taket til betongtunnelene.

## 1.10 Herregården

Flere av merknadene uttrykker bekymring for hvilke konsekvenser en korridor i Indre havn vil kunne ha for Herregården. Problemstillingen vurderes som tredelt:

**Setningsproblemer:** Av utredningsmaterialet kommer det frem at det selv med avbøtende tiltak ikke er mulig å utelukke bl.a. påvirkning på grunnvannet med eventuell påfølgende setningsproblematikk for Herregården ved gjennomføring av Indre havn alternativene. Det kommer videre frem at en eventuell sikring av bygningen ved erstatning av grunnmur/fundament vil være i strid med fredningen.

Tilstandsregistrering av Herregården i 2011<sup>2</sup> beskriver at det er bevegelse i fundamentene som gir skader på selve bygningen. I tillegg er det problemer med dreneringen.

I den tekniske planleggingen av det nye dobbeltsporet har verdiene knyttet til Herregården og den fysiske tilstanden til Herregårdens fundamenter vært godt kjent. Både i beskrivelsen av grunnforholdene og anleggsgjennomføringen, er det presisert behovet for å sikre at det ikke skjer noe med fundamentene for Herregården. Det foreslås derfor grundige forundersøkelser før selve arbeidet starter. Av tiltak nevnes vanntett spunt, overvåking og tiltak for å sikre riktig vannnivå. Både grunnvannssenkning og for stor tilførsel av overvann vil være uheldig for Herregården.

For å vise noe av grunnlaget for vurderinga av usikkerheten er det hentet erfaringer fra andre prosjekter. Disse viser at registrerte setninger kan være opptil ca. 1% av gravedybden i byggegropa. Erfaringsstallene indikerer at det for Indre havn høy kan forventes inntil ca. 5 cm setning på den delen av Herregården som ligger nærmest byggegropa, mens for Indre havn lav kan det forventes inntil ca. 10 cm setning. For å redusere usikkerheten ytterligere omkring mulige skader på Herregården på grunn av forhold i grunnen, kan en refundamentere bygningen til berg/fast grunn ved å installere jetpeler under fundamentene.

Ved gjennomføring av nødvendige forholdsregler kan usikkerheten knyttet til eventuelle setningsskader på Herregården reduseres. Det kan stilles krav om:

Forundersøkelser:

- a) Undersøke lagdeling, poretrykk i flere nivåer, setningspotensiale og eventuelle vannførende lag.
- b) Vurdere metoder for å opprettholde vannstrøm og trykknivå i vannførende lag forbi spuntveggene.
- c) Etablere brønner i god tid for å kunne sette i gang vanninfiltrasjon ved behov.

I anleggsperioden:

- d) Bygge vanntett betongtunnel forbi Herregården i spuntet byggegrop.
- e) Stille strenge krav til tetthet av byggegropa.
- f) Avstive innvendig i byggegropa for betongtunnel.
- g) Fylle tett masser mellom spunt og betongtunnelen for å hindre lekkasjer på sikt.

<sup>2</sup> Christiansen, Finn (2011) Herregården Larvik – Tilstandsregistrering av bygningens ytre.

- h) Etablere injeksjonsskjerm i berg der det skal sprenges.
- i) Overvåke poretrykk og deformasjoner kontinuerlig.

Dersom Herregården refundamenteres med jetpeler vil bygningen være godt sikret mot eventuelle setninger både ved dette anleggsarbeidet og andre lignende arbeider. Bruk av Jetpeling som tiltak for Herregården kan vurderes og avklares i samråd med kulturminnemyndighetene.

I forbindelse med anleggsarbeidene må det gjøres en helhetlig vurdering av overvannshåndteringen i området, som også vil sikre Herregården på sikt. Da vil en samtidig kunne løse dagens overvannsproblemer.

**Landskapsbilde:** Indre havn-korridoren medfører en skjæring i fjellet der hvor bergtunnelen under Herregården kommer ut, mellom Munken teater og Herregården. Skjæringen vil bli godt synlig, særlig fra stasjonsområdet og fra indre deler av Larviksfjorden. I lav løsning vil omlegging av Storgata medføre en skjæring mot stasjonsområdet i tillegg til skjæringen som utløses av nytt spor. Det samlede terrenginngrepet blir derfor større for lav løsning enn for høy, For Indre havn høy er det mulig å forlenge betongtunnelen forbi Herregården fram mot Munken, i tillegg til at det kan etableres vegetasjon i flere nivåer i området for ny tunnel. Dette vil kunne bidra til å redusere synligheten av skjæringen og er omtalt som et mulig avbøtende tiltak for høy løsning. Fra store deler av Tollerodden (delområde 13.2 i Fagrapport landskapsbilde) vil skjæringen bli helt eller delvis skjult av andre bygg, terreng og vegetasjon.

**Kulturmiljø:** Ny jernbanebru og store terrenginngrep, inklusive fjellskjæring mellom Munken og Herregården, vil bli svært godt synlig fra Herregårdssletta, som er en del av kulturmiljøet tilknyttet Herregården. Konsekvensgraden for Indre havn-korridoren høy og lav løsning, slik den er vurdert i Fagrapport kulturminner og kulturmiljø er i hovedsak knyttet til nærføring og usikkerhet for eventuelle skader.

## 1.11 Hegdal industriområde

- Verningenkorridoren berører Hegdal industriområde helt i nord.
- Stålakerkorridoren krysser gjennom Hegdal industriområde delvis på bru, delvis på og under terreng. Stålakerkorridorens påvirkning av Hegdal industriområde er likevel av begrenset omfang.

I kommunedelplanfasen er det utarbeidet en teknisk hovedplan hvor det er prosjektert en mulig jernbanetrasé. Denne traseen ligger til grunn for alle vurderingene av temaer i denne fasen. Endelig jernbanetrasé skal detaljeres ut i reguleringsplanfasen. På grunn av nærføringen til viktige interesser på Hegdal industriområde har jernbanetraseen for Stålakerkorridoren blitt vurdert spesielt. Dette for å kunne vurdere i hvilken grad den enkelte bedrift vil kunne bli berørt i anleggs- og driftsfasen.

Stålakerkorridoren berører mer av næringsområdet enn Verningenkorridoren da den ligger på terreng på det midterste platået, ved nedre del av Hegdalringen. Ved prosjekteringen av Stålakerkorridoren er det lagt vekt på at inngrepet skal bli så lite som mulig. For det øverste platået ligger Stålakerkorridoren under terrenget og vil således ikke medføre ulemper i driftsfasen. I anleggsfasen, under bygging av tunnel, må det forventes å kunne medføre noe vibrasjoner og rystelser. Ved nedre platå, nærmest Lågen, vil dobbeltsporet gå på en høy bru over terrenget, og atkomstveier kan opprettholdes under brua i både anleggs- og driftsfasen. For alle bedrifter vil drift kunne opprettholdes kontinuerlig gjennom anleggsfasen.

Flere innkomne merknader uttrykker bekymring for konsekvensen for Lett-Tak. Lett-Tak blir direkte berørt av Stålakerkorridoren ved at traseen krysser over deres område, se Figur 1-2. Bane NOR har derfor gjort en nærmere vurdering av hvilken påvirkning dette kan få for bedriften. Vurderingen viser at produksjonslinjene til Lett-Tak ikke blir berørt. Det vil være behov for midlertidig å flytte hele eller deler av et utendørs råvarelager, og å avgrense områder utendørs i kortere perioder. Atkomst til porter og trafikk på Hegdalveien kan opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Det er sannsynlig at det blir behov for tiltak på en av Lett-Taks produksjonsbygninger (bygning nr. 139) fordi fri høyde mellom bygning og ny jernbanebru kan være for liten i anleggsfasen, se Figur 1-3. Dette vil utredes nærmere i senere planfase. Et mulig tiltak vil være å stenge av ytterste del av bygningen under deler av anleggsperioden. I verste fall må deler av bygget rives. Bane NOR forutsetter et tett samarbeid

mellom byggherre, entreprenør og Lett-Tak, for en mest mulig skånsom påvirkning på Lett-Taks drift, og en effektiv og sikker anleggsgjennomføring.



Figur 1-2, kartutsnitt som viser Lett-Taks område med jernbanespor, bru og brusøyler slik det er lagt til grunn i teknisk hovedplan



Figur 1-3, bilde av Hegdalveien 139. Pil til høyre i bildet viser hvilket hjørne av bygningen som vil kunne bli berørt av brua som vil passere over.

Kryssing av Lågen er styrende for hvilken trasé jernbanen kan ha over Hegdal industriområde. Det er gjennom utredningen gjort en rekke vurderinger av kryssing av Lågen, men en jernbanelinje har strenge begrensninger i forhold til både horisontal og vertikal kurvatur. En endring ett sted vil påvirke traséen over en lang strekning i begge retninger.



Følgende premisser har blant annet ligget til grunn for vurderingene:

- Mest mulig skånsom passering av Hegdal industriområde
- Kryssing av rv. 40 Elveveien
- Kryssing av Yttersøveien
- Utfordrende og varierende grunnforhold på vestsiden av Lågen

Traseen som er lagt til grunn i teknisk hovedplan er plassert der grunnforholdene og mulighetene for bergtunnel vest for Lågen vurderes å være mest gunstige. En linje noe lenger nord ville fått en relativt lang strekning uten bergoverdekning gjennom et boligområde, mens en linje lenger sør vil være ugunstig med tanke på overdekning for bergtunnel videre inn mot sentrum.

Det er videre vurdert at ytterligere optimalisering av jernbanelinja i reguleringsplanfasen vil kunne gi økt mulighet for tilpasning gjennom industriområdet, slik at både bygging og drift av dobbeltspor kan kombineres med normal aktivitet hos aktørene på Hegdal. Optimaliseringen vil blant annet vurdere dimensjonerende hastighet som legges til grunn og avstander fra bebyggelse. Valg av stasjonsløsning vil også gi noe fleksibilitet med hensyn til linjeføring, da traséen som er lagt til grunn i teknisk hovedplan nå kan kombineres med begge stasjonsplasseringene i Larvik sentrum. Endringer i traseen må sees i sammenheng med øvrige hensyn, som for eksempel kryssing av Yttersø- og Elveveien og tilpasning til grunnforholdene på vestsiden av Lågen.

Nødvendige sikkerhetstiltak som gjerder rundt anleggsområder, skilting og informasjon til berørte vil bli gjennomført i tett samarbeide mellom entreprenør og aktører i området. Tak og fasader sikres etter behov ved nærliggende arbeider.

Anleggsperioden vil kunne medføre ulemper, men Bane NOR vil jobbe for at perioden med støv, støv og veiomlegginger etc. blir så kort og skånsom som mulig. Det vil være viktig med tett samarbeid mellom aktører på Hegdal, entreprenører og byggherre, for å få til en mest mulig skånsom påvirkning på aktørers daglige drift og samtidig medvirke til en effektiv og sikker bygging av nytt dobbeltspor.

Når anleggsfasen er over og nytt jernbanespor er i drift, vil det kun unntaksvis (med noen års mellomrom) være behov for tilgang til arealet under brua for inspeksjon og vedlikehold. Dette kan planlegges i god tid i forkant, slik at ulemper for berørte blir minimert.

## **1.12 Steinindustrien i Tjølling**

I forbindelse med høringen av planforslaget har det fremkommet flere merknader angående steinressurser i Tjølling og nytt dobbeltspor i Verningen og Stålakerkorridoren.

Det er utarbeidet en rapport kalt Tilleggsutredning steinindustrien Larvik (ICP-36-A-25666). Det henvises det til denne rapporten, samt revidert fagrapport naturressurser (ICP-36-A-25661) for utsvaer på disse merknadene.

## **1.13 Andre korridorer som ikke er utredet i kommunedelplanen**

Enkelte merknader trekker fram forskjellige løsninger for stasjonsplassering og andre korridorer enn det som ligger i vedtatt planprogram og har blitt utredet i teknisk hovedplan og kommunedelplanfasen. Flere peker på at ulemper kan unngås dersom stasjonene plasseres utenfor byene. Korridorer som er presentert i planbeskrivelsen er et resultat av et forprosjekt og deretter planprogram for InterCity Tønsberg – Larvik. I planprogrammet, som var på høring våren 2017, ble forslag til korridorer og stasjonsplasseringer presentert. Her var det anledning til å komme med innspill til hva som skulle utredes. Larvik kommune fastsatte planprogrammet i desember 2017.

Det er det fastsatte planprogrammet som har lagt føringer for hva og hvordan det skal utredes. Alternativer som ikke er i henhold til korridorer som er fastsatt gjennom planprogrammet vil ikke bli kommentert ytterligere. InterCity-satsingen skal bidra til at veksten i persontransporten på Østlandet tas med kollektiv, sykkel og gange. En viktig forutsetning for å lykkes med det er sentral stasjonslokalisering og knutepunktutvikling rundt de nye stasjonene. Da blir toget lett tilgjengelig, og de flere kan velge å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen. Dette vil ytterligere kunne forsterkes av at kommunen følger opp overordnede føringer om foretting rundt knutepunkt og samordnet areal- og transportplanlegging.

## 1.14 Stasjonslokalisering andre steder enn de foreslåtte

### 1.14.1 Stasjon under bakken lenger nord enn Kongegatakorridoren

Flere merknader spiller inn forslag om stasjon i fjell, slik som i Holmestrand, eller stasjon under bakken nord for Torvet eller andre steder under dagens bysentrum.

Larvik har ikke fjell av en slik kvalitet som Holmestrand, og en slik stasjon er derfor ikke mulig å etablere. Grunnundersøkelser viser at det er utfordrende og svært kompliserte grunnforhold under Larvik by. Det er korte avstander mellom fjell, leire og morene, og stedvis svært dypt til fast grunn. Byggeprosesser i slik grunn er krevende og kostbart. Det er derfor kun området hvor Kongegatakorridoren ligger som vurderes som gjennomførbar for tunnel gjennom denne delen av byen.

### 1.14.2 Bergeløkka

#### Bergeløkka som høringsinnspill

Stasjon på Bergeløkka har vært et tema i den offentlige debatten rundt kommunedelplanen, og flere er av den oppfatning at Bergeløkka er et bedre stasjonsalternativ enn både Kongegata og Indre havn. Tanken er at en slik løsning i mindre grad vil berøre sentrumsområdene, og gjøre det lettere å tilrettelegge for parkering ved stasjonen. Stasjon på Bergeløkka ble utredet i forstudiet (2015-2016) og var et av alternativene som ikke ble anbefalt utredet videre.

Som høringsuttalelse til kommunedelplanen har det kommet et konkret forslag til jernbanetrasé og stasjon, utarbeidet av Langestrand Nyttige Selskab, Fortidsminneforeningen Vestfold, Larvik Bys Vel, Prinsekvartalets Borettslag og Sameie, Karlsrogata Borettslag, Eierseksjonssameiet Trygves gata 1-3-5, enkeltpersoner og Prosjektgruppen for Bergeløkkaforslaget. Forslaget innebærer å anlegge et nytt dobbeltspor direkte fra Furustad til Kleivertunnelen med stasjon på Bergeløkka. Forslaget avviker fra korridoren som ble utredet i forstudien ved at jernbanetraseen i merknadsforslaget ligger lenger nord mellom Lågen og Bergeløkka. Traseen i sin helhet ble derfor ikke vurdert i forstudiet, men stasjon på Bergeløkka ble utredet.

Larvik kommune har bedt om at forslaget vurderes før kommunen fastsetter korridor for nytt dobbeltspor. Forslaget er derfor tegnet opp og vurdert slik det er vist i høringsinnspillet.

#### Overordnede mål for InterCity

Samfunns mål og effektmål for InterCity- prosjektene er definert i konseptvalgutredningen og behandlet av Stortinget. Hensikten er at økt trafikkvekst skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Oppfylles ikke de overordnede målene, har prosjektet ikke svart på bestillingen fra Stortinget.

Stasjons plassering og utvikling av gode knutepunkter er sentrale faktorer for å nå flere av de overordnede målene. For eksempel skal InterCity-korridorene tilrettelegge for et transportsystem som muliggjør en utvikling av kompakte byer og tettsteder, som igjen legger grunnlaget for et redusert transportbehov. Et annet overordnet mål er kort overgangstid mellom transportmidler i sentralt lokaliserte trafikkknutepunkter.

Jernbanen fungerer best med en effektiv arealutnyttelse rundt stasjonene der flest mulig har kort vei til toget som transportmiddel. Bane NOR legger til grunn at et knutepunkt med en InterCity- stasjon er et attraktivt målpunkt i byen, med høy arealutnyttelse, stor andel besøksintensive virksomheter, god framkommelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk, samt enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler (ref. Planveileder for byområder og knutepunkter, Jernbaneverket 2013). Stasjonsalternativene i Kongegata- og Indre havnkorridorene har en beliggenhet og en utforming som møter disse forutsetningene på en god måte, i tråd med Larvik kommunes planer for hvor sentrumsutviklingen skal skje.

Slik merknadsforslaget for Bergeløkka-linja foreligger er det ikke mulig å anlegge stasjon på Bergeløkka, fordi jernbanetraseen ligger i en for krapp kurve (R=400 meter). Dette tilfredsstillers ikke Bane NORs tekniske regelverk (minimum R=2000 meter). Det kan være et justeringspotensial i forslaget som gjør dette teknisk mulig, men det innebærer at stasjonen eventuelt må flyttes mot Bøkeskogen eller over Farriseidet. Flyttes stasjonen nærmere Bøkeskogen vil den ligge innklemt mellom Bøkeskogen og E18, og flyttes den over Farriseidet må stasjonen ligge delvis inne i tunnelen.

Det er derfor, så langt Bane NOR kan se, ikke mulig å få til en god stasjonsløsning på Bergeløkka med de kvalitetene en InterCity-stasjon skal ha. De nærmeste arealene til en mulig stasjon er i dag regulert til industri/lager og har riktignok et stort potensial for utvikling. Utviklingsmuligheter rundt arealene på Bergeløkka begrenses imidlertid av E18 og Farrisvannet i nord, Hammerdalen i vest og Bøkeskogen i øst. Bane NOR mener at det derfor ikke er tilstrekkelig med arealer til å bygge opp et velfungerende knutepunkt på Bergeløkka.

I tillegg ligger Bergeløkka utenfor Larvik sentrum og ikke har noen tilknytning til viktige kollektivakser. Området vil derfor ikke kunne få den sentrale plasseringen som er ønskelig og nødvendig for å utvikle et godt og funksjonelt knutepunkt, som bygger opp under de store investeringene som følger av et slikt tiltak.

Bergeløkka-forslaget har både positive og negative sider. Selv om det skulle vise seg å være teknisk gjennomførbart ved justeringer av traseen forbi Bøkeskogen og Bergeløkka, jamfør beskrivelsen ovenfor, vil forslaget uansett ikke kunne oppfylle målet for InterCity om en sentrumsnær stasjonsplassering og et velfungerende knutepunkt med utviklingsmuligheter.

Bane NOR mener derfor at forslaget ikke oppfyller de grunnleggende kriteriene for InterCity-prosjektet.

### **1.14.3 Elveveien**

Stasjonslokalisering ved Elveveien ligger utenfor sentrumskjernen, og svarer ikke på målet om sentral stasjonslokalisering. En av føringene for utbygging av InterCity på strekningen er samfunns målet som omhandler å øke tilgjengelighet mellom bysentrum og å muliggjøre kompakte byer og tettsteder. En plassering av en stasjon på utsiden av sentrum, slik Elveveien er, vil ikke bidra til måloppnåelse. En eventuell stasjonslokalisering her vil trekke utviklingen i en annen retning enn hva kommunens utviklingsstrategi tilsier, og har på grunn av grensen mot Lågen begrenset utviklingspotensial. Det er i tillegg til dels dårlig tilgjengelighet for gående og syklende.

### **1.14.4 Bommestad**

Stasjonslokalisering ved Bommestad ligger langt utenfor sentrumskjernen, og svarer ikke på målet om sentral stasjonslokalisering. En av føringene for utbygging av InterCity på strekningen er samfunns målet som omhandler å øke tilgjengelighet mellom bysentrum og å muliggjøre kompakte byer og tettsteder. En plassering av en stasjon helt på utsiden av byen og tettsteder, slik Bommestad er, vil ikke bidra til måloppnåelse. En eventuell stasjonslokalisering her vil trekke utvikling i en annen retning enn hva kommunens utviklingsstrategi tilsier, og vurderes blant annet på grunn av avstanden fra Larviks handels- og bysentrum og grensen mot Lågen å ha begrenset utviklingspotensial. Det er i tillegg til dels dårlig tilgjengelighet og lange avstander for gående og syklende. Bommestad ville eventuelt bli en bilbasert stasjonsplassering i lang framtid. En utvikling rundt Bommestad er også i strid med flere regionale og nasjonale mål om arealbruk. (Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging m. fl.)

### **1.14.5 Alfred Andersen**

Stasjonsplassering ved Alfred Andersen/Thor Heyerdahl videregående skole er vurdert i en tidlig fase. Stasjonslokalisering i dette området ligger utenfor og strukturelt frakoblet sentrumskjernen. Eventuelle arealutviklingsområder vurderes å ikke kunne integreres med øvrig bystruktur og planlagt byutvikling. Det ville kunne tilrettelegges for gående, syklende og kollektivtrafikk til en stasjon i dette området, men dobbeltsporet måtte likevel føres gjennom byen og opp eller over Hammerdalen. Konsekvenser og kostnader for byen og områdene rundt vil derfor bli høye uten at sentral stasjonslokalisering oppnås.

## **1.15 Etterbruk av dagens jernbane**

Flere merknader har forslag til hva dagens jernbanetrasé bør brukes til. I henhold til planprogrammets kapittel 6.7, «Videre planlegging», skal etterbruk av dagens jernbane avklares i en egen planprosess. Det vil si at kommunedelplanen gjennomføres uten at det blir tatt stilling til hva eksisterende jernbane skal brukes til. Framtidig bruk av dagens jernbanespor vil avklares i en reguleringsplan-prosess, sannsynligvis parallelt med reguleringsplanene som igangsettes for vedtatt korridor i kommunedelplanen. I noen tilfeller vil det skje i regi av Bane NOR, mens det i andre tilfeller vil være hensiktsmessig at kommunen står for arbeidet.



## 1.16 Parkering ved stasjonen

Flere merknader etterspør innfartsparkering og løsninger for parkering ved stasjonene. Atkomst til stasjonene fra eksisterende vegnett for gående, syklende og kjørende, samt busstopp, sykkelparkering, taxiholdeplass, av- og påstigning, HC- og korttidsparkeringsplasser er en del av tiltaket, og dette vil bli konkret planlagt gjennom reguleringsplanene for dobbeltsporet.

Bane NOR ønsker ikke at det i byene skal tilrettelegges for en stor andel utendørsparkering, men mer bymessige løsninger gjennom knutepunktsamarbeid, i tråd med Bane NORs parkeringsstrategi. Parkeringsbehovet ved stasjonene må ses i sammenheng med kommunenes øvrige parkeringsplasser, kapasitet og behov.

Det er kommunen som styrer utviklingen i byen gjennom sin rolle som planmyndighet.

## 1.17 Mulige konsekvenser for næring og arbeidsplasser i Larvik kommune

Flere merknader omhandler mulig konflikt med eksisterende næringsområder i og utenfor Larvik. Det har vært uttrykt særlig bekymring rundt arbeidsplassene i Hegdal næringsområde og larvikittbruddene på Håkestad/Stålaker. Det var om lag 1.200 sysselsatte (arbeidsplasser) i Hegdal i 2017. Det var flest sysselsatte innenfor engroshandel (om lag 350), industri (om lag 500) og bygg og anlegg (164).

For Larvik vurderes det som lite sannsynlig at mange bedrifter vil forsvinne helt, selv om et jernbanetiltak generelt kan føre til at bedrifter velger å flytte, til andre steder i regionen eller andre deler av landet. Bedrifter som eventuelt forsvinner, ville ha kjøpt varer og tjenester fra andre deler av lokaløkonomien, og derfor kan de totale virkningene bli større enn virkningene som gjelder tap av arbeidsplasser i de berørte bedriftene. Samtidig vil et nytt dobbeltspor føre til en betydelig vekst i etterspørsel etter arbeidskraft i regionen. Det betyr at det er sannsynlig at det vil komme nye arbeidsplasser til som et resultat av jernbanebyggingen.

For å vurdere omfanget av mulig omstilling som følge av at enkelte bedrifter må flytte, er det hensiktsmessig å relatere mulige tap av arbeidsplasser opp mot størrelsen av hele arbeidsmarkedet i regionen. Larvik og Sandefjord anses å utgjøre en felles bo- og arbeidsmarkedsregion (BA-region). Det var om lag 50.000 sysselsatte som hadde arbeidssted i Larvik/Sandefjord i 4. kvartal 2018. Antall sysselsatte har vokst med om lag 5 prosent (litt i overkant av 2.400 personer) siden 2015.

Omstilling med tilgang og avgang av arbeidsplasser skjer hele tiden i økonomien, og omfanget av slik omstilling i løpet av et år er stor. Det kan oppstå behov for omstilling når betingelser i markedet endrer seg eller hvis andre rammebetingelser endrer seg dramatisk. Ifølge statistikk fra SSB utgjør tilgang av nye arbeidsforhold om lag 11 prosent av alle arbeidsforhold på landsbasis. Avgang av arbeidsforhold var på om lag 9 prosent av alle arbeidsforhold. Hvis samme forhold gjelder omtrent for BA-regionen Larvik/Sandefjord, vil det bety at rundt 5.500 nye arbeidsplasser oppstår og rundt 4.500 arbeidsplasser forsvinner i løpet av et kalenderår. Omstilling skjer når bedrifter forsvinner, nye oppstår og/eller sysselsetting i eksisterende bedrifter endres.

Det antallet arbeidsplasser som vil kunne bli berørt av utbygging av dobbeltspor er lavt både i forhold til totalt antall sysselsatte i Larvik /Sandefjord, og i forhold til tilgang/avgang av arbeidsforhold som er vanlig i denne regionen.

Ved en anleggsgjennomføring vil ulemper for den enkelte bedrift søkes redusert slik at normal drift kan opprettholdes i størst mulig grad. For Hegdal næringsområde vil det for eksempel være avgjørende at atkomstforholdene for tunge biler opprettholdes i alle faser av anleggsperioden. Dette er forhold som detaljeres i reguleringsplanfasen.

En utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Larvik er ventet å gi positive netto ringvirkninger utover de virkningene som er beregnet i den samfunnsøkonomiske analysen. De ulike korridorene gir marginale forskjeller i reisetid, som tilsier små forskjeller i potensialet for netto ringvirkninger mellom alternative stasjonslokaliseringer i byene. Det er i utredningen av andre samfunnsmessige virkninger ikke konkludert med fordelingsvirkninger av en slik betydning at de bør beskrives ytterligere (Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger, ICP-36-A-25605).

## **1.18 Havnespor**

Havnesporet er ikke del av tiltaket, men en vurdering av løsninger for havnesportilknytning er utført. Begge korridorer og vurderte løsninger i Larvik har mulighet for tilknytning til havnesporet. Det er utarbeidet en egen havnesporrapport, Temarapport havnespor Larvik, ICP-36-A-25766.

Den nye InterCity-strekningen for Vestfoldbanen skal dimensjoneres for lokalgodstrafikk kun i mindre omfang. Det er forutsatt at strekningen skal kunne fungere som erstatningsbane for godstog til/fra Sørlandsbanen i avvikssituasjoner og ved planlagte stengninger for vedlikehold og fornyelse. Lokal godstrafikk vil gå fra Larvik havn og vestover mot Grenland.

## 2 ENDRINGER I PLANFORSLAGET

På bakgrunn av mottatte høringsuttalelser til forslaget som var på høring og offentlig ettersyn, har Bane NOR gjennomført tilleggsvurderinger av enkelte tema og grunnlagsrapporter.

### Endringer:

- Planbestemmelser: Båndleggingssonen for jernbanetiltaket er delt i 2 soner, en for jernbane i dagen og en for jernbane i bergtunnel.
- Plankart: Plankartet er endret i tråd med bestemmelsene og viser soner for båndlegging i dagsone og bergtunnel.

### Reviderte rapporter:

- Fagrapport naturressurser (ICP-36-A-25661) er revidert som følge av innspill om verdisetting av steinressurser i høringsperioden. Tekst om og vurderinger av larvikitt er vesentlig oppdatert i den reviderte rapporten. I tillegg er det gjort mindre rettinger i arealtall for jordbruk.
- Temarapport Bergeløkka (ICP-36-A- 25774) er en faglig vurdering av forslaget til jernbanetrasé fra Furustad til Kleivertunnelen som ble sendt inn som merknad til kommunedelplanen. Rapporten bygger en tidligere utgave av samme rapport som hadde en mer begrenset tilnærming til stasjon på Bergeløkka og strekningen frem til Kleivertunnelen.

### Nye rapporter:

- Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666) er et svar på Larvik kommunes vedtak ved utlegging av kommunedelplanen på offentlig ettersyn, i tillegg til høringsuttalelser fra Direktoratet for Mineralforvaltning og Vestfold fylkeskommune. Arbeidet som er oppsummert i rapporten er ment å gi et bredere grunnlag for vurdering av dobbeltsporets virkning på larvikittressursene.
- Oppfølging av vedtak KST-005/19 (ICP-36-A-25633). Da kommunestyret vedtok å legge kommunedelplanen ut på høring, ba de i tillegg om at Bane NOR skulle utdype og svare på flere forhold. Alle kommunestyrets punkter er belyst og svar ut i rapporten.
- Trafikkvurdering Larvik (ICP-36-A-25619). Etter ønske fra Larvik kommune er det utført en overordnet beskrivelse av hovedstrømmer for trafikken i Larvik sentrum, med en drøfting av alternative trafikkløsninger ved de foreslåtte jernbanekorridor.

### 3 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

#### 3.1 Myndigheter, statlige og regionale

Merknadsnummer	Fra
Regionale	
201811236-103	Vestfoldmuseene lks
201811236-124	Larvik kirkelige fellesråd
201811236-125	Vestfold fylkeskommune
201811236-151	Telemark fylkeskommune samferdsel og regional utvikling
201811236-156	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
201811236-184	Telemark fylkeskommune
201811236-185	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Statlige fagmyndigheter	
201811236-61	Statens vegvesen
201811236-78	Norsk Maritimt museum
201811236-98	Direktoratet for Mineralforvaltning
201811236-100	Fiskeridirektoratet
201811236-108	Bane NOR
201811236-131	Kystverket

#### 3.2 Planmyndighet og andre kommuner

Merknadsnummer	Fra
201811236-128	Skien kommune
201811236-183	Porsgrunn kommune
201811236-203	Kragerø kommune

#### 3.3 Organisasjoner og næringsliv

Merknadsnummer	Fra
201811236-35	NJFF Vestfold
201811236-38	Østre hedrum jaktlag
201811236-39	Transportsenter Larvik AS
201811236-40	BAXT AS
201811236-44	Fortidsminneforeningen
201811236-49	Lundhs AS
201811236-50	Stiftelsen Tollerodden
201811236-52	Larvik By AS
201811236-54	Larvik Granite AS
201811236-55	Jordvern Vestfold
201811236-56	Vestfold Bondelag
201811236-65	Vestfold Bonde- og Småbrukarlag
201811236-67	Statnett
201811236-80	Block Watne
201811236-85	Larvik Havn
201811236-88	Larvik kommunale boligstiftelse

201811236-96	Tjølling Jordvanning
201811236-106	Trygve Bøe m.fl.
201811236-109	Larvik historielag
201811236-110	AlfaTre AS
201811236-111	Norges Handikapforbund Søndre Vestfold
201811236-112	NHO Vestfold og Telemark
201811236-114	Larviksantikvarene
201811236-118	Gustavsen Transport
201811236-120	Lett-Tak AS
201811236-123	Larvik Senterparti
201811236-126	Ringnes AS
201811236-132	Hegdalsringen 19-1 AS
201811236-135	Weta Eiendom AS
201811236-137	Bryggerikvartalet AS v. advokat Steinar Sørli
201811236-138	Larvik Næringsforening
201811236-141	Lundhs Labradoreksport AS v. advokat Steinar Sørli
201811236-143	Langestrands Nyttige Selskab
201811236-144	Fagforeningsklubben hos Lett-Tak Systemer AS
201811236-147	Felumb Eiendom AS
201811236-148	L. Felumb AS
201811236-152	Norsk Bergindustri
201811236-153	Fellesforbundet Vestfold, LO Larvik
201811236-154	St1 Norge AS
201811236-158	Fritzøe Eiendom
201811236-162	Byens velforeninger samt prosjektgruppe Bergeløkka
201811236-163	Vittersøbekken Grøftelag
201811236-165	Tjølling idrettsforening og nærmiljøutvalg
201811236-167	Hitz optikk AS og Bortskjemt AS
201811236-168	Tjølling Viltstellområde
201811236-170	Bostedet AS
201811236-197	Tjølling Jeger og Fiskeriforening

### 3.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

Merknadsnummer	Fra
201811236-2	Arne Høgstedt
201811236-5	Morten Bakkeli
201811236-11	Harald M. Haaland
201811236-14	Oddmar Aurvoll
201811236-15	Bjørn Reisz
201811236-16	Astrid Wittersø
201811236-18	Åke Gotfred Berg
201811236-20	Furustad vellag
201811236-21	Dagfinn Haugen
201811236-22	Bjørn Einar Stange
201811236-23	Furustad grunneierlag
201811236-24	Leif Røsholt

201811236-32	Per Øystein andersen
201811236-34	Peter Aanes
201811236-36	Lisbeth Hansen
201811236-37	Torstein Michael Dynna
201811236-41	Morten Skuggedal
201811236-45	Yngve Bordøy
201811236-46	Anna Hansen for Torstrand vel
201811236-47	Arne Høgstedt
201811236-48	Svein Arne Gusland
201811236-53	Ingar Jozefowicz for huseiere på Farriseidet
201811236-57	Steinar og Kjetil Dale
201811236-58	Tanja Stålaker
201811236-59	Øyvind Bakken
201811236-60	Anne Nordfjellmark Norløff
201811236-62	Preben Liland Madsen
201811236-63	Janke Mürer
201811236-64	Tor Bjørkvik
201811236-66	Robert Jacobsen
201811236-68	Trude Trollsås
201811236-69	Atle Sjøblom
201811236-70	Kieu Ly Truong
201811236-71	Martin Jensen
201811236-72	Bent Nikolai Thaen
201811236-73	Erling Magnus og Marie Album
201811236-74	Dag-Tore Gudim
201811236-75	Thorbjørn Wang
201811236-76	Kjetil Mathiesen
201811236-77	Janne Anthonsen
201811236-79	Tim Mathiesen
201811236-81	Marianne Didriksen
201811236-82	Kristin Krogstad
201811236-83	Frostvedt v BRL v Eva Idland
201811236-84	Kjetil Emhjellen
201811236-86	Sanden Brygge velforening
201811236-87	Olav Rønneberg
201811236-89	Helse Nilssen
201811236-90	Helge Nilssen
201811236-91	Per Tore Holgersen
201811236-92	Gerhard Kraft
201811236-93	Hilde Kristin Bonde
201811236-94	Eirin Farmen
201811236-95	Harald Haakestad
201811236-97	Per og Oddrun Thorstensen
201811236-99	Helge Johan Nilssen
201811236-101	Inger Berit Baay
201811236-102	Bjørn Andras Berntsen og Nina Helene Skorge
201811236-104	Jan Nilsen

201811236-105	Tim-Arild Mathiesen
201811236-107	Jan Gunnar Johansson
201811236-113	Øyvind Grøn
201811236-115	Jan Reime Kristiansen
201811236-116	Cathrin og Rune Bergsvand
201811236-117	Dag Thorstensen
201811236-119	Dag Petter Berg
201811236-121	Mari Wirgenes
201811236-122	Beboere i Bøkelia
201811236-127	Frode Evensen
201811236-129	Anja T. Helgerud
201811236-130	Grunneiere i Residensveien
201811236-133	Helena Tvetem
201811236-134	Gunlaug Kroken og Ragnar Sletsjøe
201811236-136	Reidun Vagle og Per Svendsen
201811236-139	Kristin og Ole Harald Monsen
201811236-140	Jegersborg Terrasse Borettslag
201811236-142	Ellen M. Thon m.fl.
201811236-145	Øyvind Ullenes
201811236-146	Tore Vassdal
201811236-149	Arild Jørgen Helgerud
201811236-150	Bøkeskogen og Kilens venner
201811236-155	Bisjord vel
201811236-159	Jan Reime Kristiansen
201811236-160	Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling
201811236-161	Kåre og Mina B. Johannessen
201811236-164	Lars Ueland Kobro
201811236-166	Tor Martin T. Odberg og Anette Rauan
201811236-169	Stein Martinsen
201811236-171	Aud-Mari og Odd Ivar Langegard
201811236-172	Peter Sollie
201811236-173	Rita Tiskeviciene og Algis Tiskevicius
201811236-174	Ole Engen
201811236-176	Atle Kjelsrud
201811236-177	Terje Vidar Harangen
201811236-178	Familien Skaara
201811236-179	Øystein Larsen
201811236-180	Tor Bjørkvik og Kjell Ronald Hansen
201811236-181	Rolf K. Gjerstad
201811236-182	Marianne Johanssen
201811236-183	Renate Skaara
201811236-186	Jon G. Røsholt
201811236-192	Elisabeth Sundby
201811236-193	Lars Skalstad

### 3.5 Andre aktører

Merknadsnummer	Fra
201811236-42	Thor Heyerdahl vgs
201811236-157	Klubben i Lundhs



## 4 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER

### 4.1 Myndigheter, statlige og regionale

#### 4.1.1 Regionale fagmyndigheter

103	Vestfoldmuseene IKS	Bane NORs kommentarer
1.	Vestfoldmuseenes styre støtter ikke Bane NOR sin vurdering av Indre havn høy som høyest rangert og anbefalt løsning.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	De støtter Bane NOR sin vurdering av Indre havn lav løsning som lavest rangert og ikke anbefalt.	<i>3. Bane NOR mener at det er mulig å bygge Indre havn og bevare Herregården. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.10.</i>
3.	Styret mener at det ikke kan garanteres at det anbefalte forslaget ikke vil føre til uopprettelig skade på Herregården som fredet kulturminne.	<i>4. Bane NOR mener at Herregårdens sammenheng med den øvrige kulturhistoriske byen fra sent 1600-tall tydelig framgår i fagrapport Kulturmiljø og kulturminner, kapittel 7. Området er gitt særlig høy verdi, i henhold til ICOMOS metode, det vil si en verdivurdering som ikke er gitt i noen andre fagområder. Konflikten og konsekvensene for denne delen av Larvik er også klart belyst og drøftet i fagrapporten.</i>
4.	Styret mener at Fagrapport Kulturminner og kulturmiljø, samt Fagrapport landskapsbilde, er mangelfulle og uten dypere forståelse for sammenhengen mellom Herregården som anlegg og residensbyen innenfor dens grenser fra 1692.	
5.	Ikke gjort en vurdering av alternativene for Kongegatakorridoren, men uttrykket en bekymring for at disse også vil ha store konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø og landskapsbilde i Larvik.	
124	Larvik kirkelige fellesråd	Bane NORs kommentarer
	Det er viktig å melde inn at Larvik havn og ny trasé for sportilknytning kan påvirke Undersbo gravplass, med påvirkning av grunnforhold og støy, som konsekvens.	<i>Merknaden tas til orientering. Bane NOR har ikke vurdert eller utredet trasé til Larvik havn, kun vurdert at det er mulig med en tilknytning mot Larvik havn fra nye korridorer.</i>
125	Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
	Innsigelse: 1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, begrunnet i hensynet til nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser og krav til ivaretagelse av disse, slik det følger av Nasjonale forventinger av 12.06.2015 samt Rundskriv T-2/16, fremmer Vestfold fylkeskommune innsigelse til Indre havn alternativene, både høy og lav.	<i>Innsigelsen tas til orientering og behandles i videre prosess.</i>
	Merknader: 2. Vestfold fylkeskommune vurderer at Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere den beste løsningen for byen, og ønsker å støtte kommunens anbefaling når det gjelder valg av Kongegata høy som det foretrukne alternativet. 3. Bane Nor bør i ethvert tilfelle se på tiltak som kan forkorte stenging av banen. Eventuelle ekstra	<i>Merknaden tas til orientering.</i> <i>3. Det vil jobbes med reduksjon av stengtider for anleggsarbeid inntil eksisterende spor.</i>

<p>kostnader må veies mot det velferds- og markedstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Vestfold fylkeskommune ser med bekymring på at betydelige naturressurser innen steinindustri kan gå tapt ved valg av Stålakerkorridoren. Bane Nor bes om å medvirke til at det blir utarbeidet en uavhengig tilleggsvurdering der følgende temaer analyseres ved valg av Stålakerkorridoren:       <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdifastsettelse av ikke-utnyttbare larvikitressurser</li> <li>• Økonomiske konsekvenser for larvikittindustrien</li> <li>• Ringvirkningene for lokalt næringsliv og lokalsamfunnet for øvrig</li> </ul> </li> <li>5. Vestfold fylkeskommune anmoder om god lokal medvirkning vedrørende avbøtende og kompenserende tiltak for nærmiljø og friluftsliv i det videre planarbeidet. Dette for å sikre områdenes funksjon som viktige nærmiljø- og friluftslivsområder.</li> <li>6. De positive konsekvensene av å fjerne dagens spor og stasjon må i større grad vektas for alternativene i Kongegata.</li> <li>7. De negative konsekvensene med Kongegata må tas mere med i behandlingen videre.</li> <li>8. Det forutsettes at avbøtende tiltak knyttet til kulturminner og kulturmiljøer følges opp på reguleringsplannivå. I tillegg til at det utarbeides en skjøtsels- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner, må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen. Det forutsettes at flytting av verneverdige bygninger følges opp i kommende reguleringsplan. Fylkeskommunen forbeholder seg retten til å varsle innsigelse på senere planstadium dersom dette ikke følges opp.</li> <li>9. På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord skal det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser, jf. veileder til matjordplan:       <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompenserende tiltak være en del av videre planarbeid.</li> <li>b. Plan for flytting og bruk av matjord skal følge som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.</li> <li>c. Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.</li> </ol> </li> <li>10. Vestfold fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesens innspill til nødvendige veg- og trafikktiltak følges opp i videre planarbeid.</li> <li>11. Vestfold fylkeskommune forutsetter at alle alternativer muliggjør tilknytning av jernbanespor til Larvik Havn, for å kunne ha mulighet til å overføre gods fra sjø til bane. Dette skal gi mulighet for en samlet og fremtidsrettet løsning for godshåndtering i Larvik og skal bidra til optimalisert godstransport på sjø, vei og bane i tråd med intensjonene i «Godsstrategi for jernbanen 2016-2029», Nasjonal Transportplan 2018-2029» og «Godskonsept Vestfold/Telemark □ Rapport fase 1» der Larvik</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Det henvises til egen tilleggsrapport om steinressurser (ICP-36-A-25666).</li> <li>5. <i>Tas til orientering</i></li> <li>6. Det vurderes å være potensiale for å redusere konsekvensgraden i Kongegatakorridoren hvis flere tiltak gjennomføres, spesielt på arealene som frigjøres i Indre havn. Disse tiltakene vil kreve mer detaljert planlegging i samarbeid med Larvik kommune. Endret konsekvens kan ikke vurderes før det foreligger planer for tiltakene. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og til tilleggsrapport (ICP-36-A-25633).</li> <li>7. Det henvises til pkt. 6 over.</li> <li>8. Det henvises til pkt. 6 over.</li> <li>9. a) og b) <i>Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndigheten og skal inneholde opplysninger om antall m<sup>3</sup> med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Det vises for øvrig til retningslinjene for naturressurser i planbestemmelsene.c) Etterbruk av og eventuelt behov for planarbeid knyttet til dagens spor må avklares i samarbeid med kommunen. Bane NOR ønsker ikke å legge begrensninger på framdrift for nytt dobbeltspor ved å stille krav om parallell planlegging av etterbruk av dagens spor. Merknaden tas ikke til følge</i></li> <li>11. <i>Bane NOR har vurdert at det er mulig med en tilknytning mot Larvik havn fra nye korridorer.</i></li> </ol>
---	--

havn spiller en sentral rolle i den regionale løsningen sett i sammenheng med godshåndteringen både på Østlandet, nasjonalt og internasjonalt.	<i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
--	---

151, 184	Telemark fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Telemark fylkeskommune sin vurdering er at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbeltsporet mellom Sandefjord og Larvik.</li> <li>2. Telemark fylkeskommune ber Bane Nor gjennomføre ei fornyta vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved val av Stålakestraseen.</li> <li>3. Det må legges til rette for spor til Havna i Larvik.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>2. Det er gjort en tilleggsvurdering av konsekvensene for steinressursene i Larvik. Samfunnsøkonomiske konsekvenser er utredet på samme nivå som er vanlig i kommunedelplaner.</i></p> <p><i>3. Det er gjort vurdering av at det er mulig med en tilknytning mot Larvik havn fra nye korridorer. Bane NORs oppgave innenfor InterCity er ikke å planlegge og bygge havnespor. Det henvises også til kapittel 1.18 i Gjennomgående temaer og kapittel 10 i rapport om oppfølging av vedtak i Larvik kommune (ICP-36-A-25633).</i></p>	

156, 185	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fylkesmannen fremmer ikke innsigelse til noen av alternativene. Fylkesmannen støtter Bane NOR sin anbefaling for strekningen Virik-Byskogen.</li> <li>2. For strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, inkl. stasjonsplassering ved Indre havn eller Kongegata i Larvik by, mener Fylkesmannen at begge alternativene kan løse jernbanestasjonens funksjoner på en tilfredsstillende måte.</li> <li>3. Landskapsvirkning: Kan bekrefte at området Roligheten – Rauan har status som «helhetlig kulturlandskap» i nasjonal sammenheng. Området er klassifisert til svært verdifullt, kfr. Miljødirektoratets <i>Naturbase</i>. Enig i Bane NORs vurderinger for landskapsbilde.</li> <li>4. Nærmiljø, friluftsliv: Fylkesmannen støtter vurderingen om at Indre Havn med høy løsningsalt i alt bedrer situasjonen for nærmiljø/ friluftsliv på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, mens Kongegata-alternativene er noe negative. Deler KU-materialets konklusjon om at Verningen–korridoren er klart mest ugunstig for temaet nærmiljø-/friluftsliv.</li> <li>5. Naturressurser: Både Verningen–korridoren og Stålake–korridorene krysser store jordbruksarealer med fulldyrka jord av beste kvalitet, dvs. A-verdi i Fylkesmannens regionale analyse utført i 2010-2011.</li> </ol>	<p><i>Punkt 1-7: Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>8. Bane NOR mener at ROS-analysen er gjennomført på et tilfredsstillende nivå for dette plannivået. Det er gjort analyse av sårbarhet på overordnet nivå, tilpasset det kunnskapsgrunnlaget som er tilgjengelig da analysen ble gjennomført. Detaljerte ROS-analyser skal gjennomføres i reguleringsplanfasene når det foreligger flere utredninger og et høyere detaljeringsnivå. Det er i denne fasen lagt vekt på å identifisere alle relevante farer for de ulike strekningene, vurdere disse med hensyn på sårbarhet og gi en tilrådning av hvilke farer som må tas med videre i reguleringsplanfasene.</i></p>	

<p>6. Naturmangfold: Stålaker–korridorene (vest og øst) har bedre krysningsmuligheter for terrestriske dyrearter. Spesielt vil fjelltunnelene i åsryggen Ramsås – Løkåsen ha stor verdi, likeså tunnelen mellom Kjøndalbekken og Hegdal industriområde. Samlet sett er følgende Verningen–korridoren vurdert som dårligst med stor negativ konsekvens for naturmangfold. Fylkesmannen har ikke innvendinger til denne konklusjonen.</p> <p>7. Fylkesmannens oppfatning er at ROS-analysen ikke svarer helt på intensjonen med en konsekvensutredning i hht. forskrift om konsekvensutredninger fastsatt 21.06.2017 (KU-forskriften). Fylkesmannen viser her til forskriftens § 17 første ledd.</p> <p>8. ROS-analysen burde belyst bedre ulikhetene mellom korridorene som støtte for det forestående kommunepanvedtaket om hvilken korridor som skal velges.</p>	<p><i>Alle korridorene fremstår som moderat til svært sårbare. Det er ikke funnet grunnlag for å skille dem gitt det detaljeringsnivået som ligger til grunn i denne fasen. Relevante farer må analyseres med hensyn på risiko, og det må fremmes konkrete risiko- og sårbarhetsreduserende tiltak i forbindelse med de kommende reguleringsplanene når valg av korridor er foretatt.</i></p>
---	---

#### 4.1.2 Statlige myndigheter

61	Statens vegvesen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Alle de foreslåtte korridorene krysser rv. 40 på bro. Rv. 40 skal til enhver tid ha toveis trafikk gjennom hele anleggsfasen, da den er en viktig forbindelse mellom Larvik havn og E 18, samt omkjøringsvei for E 18.</li> <li>Brua må etableres slik at det i fremtiden er plass til 4-feltsvei samt sykkelvei med fortau under brua.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

78	Norsk Maritimt museum	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Det er sannsynlig at strekningen Stokke-Larvik inneholder trasealternativ der det vil gjøres inngrep i vann og vassdrag i forbindelse med anleggsarbeid og ferdig jernbane (kryssingen av Lågen).</li> <li>Det vil bli nødvendig med kulturminneregistreringer under vann, jf. kml. § 9. Innretning og omfang på registreringen vil først kunne utarbeides når plangrense, samt omfang av inngrep (inkludert anleggsfase) er nærmere avklart.</li> <li>Det understrekes viktigheten av at undervannsarkeologiske registreringer kommer tidlig i gang, særlig med tanke på spesielle bestemmelser rundt kml. § 14 skipsfunn.</li> <li>Rekkefølgebestemmelsene knyttet til kml. § 14 er slik at det ikke er anledning til å gi dispensasjon gjennom planvedtak i henhold til kml. § 8 fjerde ledd, men gjennom enkeltvedtak etter kml. § 14 annet ledd. Slik søknad skal stiles til Riksantikvaren, men sendes til Norsk maritimt museum, som er rette myndighet for å gi faglig tilrådning til dispensasjonssøknader etter kml. § 14.</li> <li>Av hensyn til eventuell(e) dispensasjonssøknad(er) er det gunstig det legges opp til å avklare konfliktpotensial tidlig i planprosessen.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Strekningen Virik-Byskogen vil medføre inngrep i vann/vassdrag.</i></li> <li><i>Behov og omfang avklares i forbindelse med reguleringsplanen.</i></li> <li><i>NMM vil kontaktes ved oppstart av reguleringsplanarbeid for strekningen for videre avklaring av praktisk gjennomføring. Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

98	Direktoratet for mineralforvaltning	Bane NORs kommentarer
<p>Uttalelse med innsigelse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>DMF fremmer innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik. En utbygging av trasevalget Stålakerkorridoren vil slik DMF vurderer det båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige mineralske ressurser fra internasjonalt anerkjente larvikittforekomster. Innsigelsen fremmes med bakgrunn i at dette trasevalget kommer i konflikt med larvikittforekomstene på Stålaker/Håkestad, Gjerstadskogen og Bjerke. Det er pågående drift både ved Stålaker/Håkestad-forekomsten og Bjerkeforekomsten. Forekomsten Gjerstadskogen er regnet som en naturlig framtidig utvidelse av Stålaker-typer larvikitt. Gjerstadskogen som et framtidig uttaksområde støttes av NGU – rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003).<sup>1</sup> De berørte områdene av Gjerstadskogen og Bjerke er begge også i kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune avsatt med sikringssone for prioriterte områder for framtidig råstoffutvinning. DMF vurderer at begge trasevalg for utbygging av jernbanen vil komme i konflikt med svært viktige mineralressurser.</li> <li>Som grunnlag for arealberegningen er det valgt å benytte en sikkerhetsavstand i henhold til Jernbanelovens § 10 som er satt til 30 meter fra senterlinje spor. Siden dette er et dobbeltspor legges det til avstanden mellom senterlinjen for de to sporene. Denne settes i praksis her til 5 meter. Arealbeslaget regnes dermed ut fra en buffersone på 30 + 5 + 30 = 65 meter. DMF legger til grunna at det er denne beregningen av arealbeslag som er lagt til grunn i vurderingen av konsekvenser av tiltaket. Ifølge møtereferat mellom Bane NOR, NGU og representanter fra mineralindustrien datert 07.02.2018, var et sentralt spørsmål hvor nært steinbruddene kan drives mot banetraseen. Det ble her påpekt av en av driverne at det må påregnes en sikringssone på 150 meter på hver side av banen pga. sprengning og rystelser. Det opplyses at det for E18 er krav om sikringssone på 200 meter på hver side. DMF mener derfor at å legge til grunn et arealbeslag på 32,5 meter på hver side av jernbanen er en sjablongmessig fremstilling av hvor mye av Larvikittressursene som vil bli båndlagt av utbyggingen. Det viser også at Bane NOR ikke har lagt til grunn den informasjonen og signaler som er gitt i møter fra steinindustrien. DMF kan ikke se at den oppgitte bredden for omfangsvurderingen i konsekvensutredningen er realistisk med tanke på å at det skal kunne gjennomføres uttak av Larvikitt 32,5 meter fra jernbanelinjen.</li> <li>Når det gjelder konsekvensutredningens vektning av Larvikittforekomstene er det foretatt en generell vurdering av at det er knyttet store verdier til</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Innsigelsen tas til orientering og behandles i videre prosess.</i></li> <li><i>Statens vegvesens håndbok V712 fra 2014 er lagt til grunn som metode for konsekvensutredningen ihht kravene i utredningsprogrammet. Dette er den mest anvendte metoden for denne typen konsekvensutredninger i Norge. Hovedstegene i metoden er først å vurdere verdi av en naturressurs. Deretter vurderer omfanget eller effekten tiltaket har på de verdivurderte ressursene. Til slutt kombineres dette til en konsekvensgrad.</i></li> <li><i>Det henvises til tilleggsutredning for steinressurser (ICP-36-A25666) og revidert fagrapport naturressurser (ICP-36-A-25661)</i></li> </ol>	

<p>Larvikitten innenfor korridoralternativene og alle forekomstene er lagt til kategorien stor verdi. DMF støtter vurderingen av at forekomstene har stor verdi, men konsekvensvurderingen mangler likevel slik DMF vurderer det, en differensiering mellom de ulike forekomstene og kvaliteter innad i forekomstene. Dermed mangler konsekvensutredningen en beskrivelse og vekting av hva som geologisk og forvaltningsmessig er å anse som naturlige framtidige områder for videre uttak og utnyttelse av Larvikitten.</p> <p>4. Under punkt 3.3.5 Metode for verdisetting beskrives mineralressurser/Larvikitt på en annen måte enn de andre naturressursene. Det gjøres betraktninger rundt om ressursen er allmenntilgjengelig for samfunnet, og man vektet allerede her Larvikitt mot et tilfeldig annet tema innen naturressurser. Det gjøres ikke rede for hva utvinning av Larvikitt betyr mtp verdiskaping og sysselsetting og videre er dette mangelfullt utredet under omfang og konsekvens. Med tanke på at verdien skal settes ut fra mengde, fremstår det underlig at det i rapporten under «Metode for omfangsvurdering» legges til grunn å vurdere mineralressurser basert på arealbeslag. Dette begrunnes med at det er komplisert å beregne eksakte volum av Larvikitten. DMF mener dette er en lettvinnt løsning, som gir et misvisende resultat. Mineralressursens verdi henger like mye sammen med volum som arealutbredelse. Videre sier definisjonen at man skal gjøre rede for kvalitet. Dette er ikke beskrevet i fagrapporten.</p> <p>5. NGU har i møte med Bane Nor angående trasevalgene (07.02.2018) gitt uttrykk for at Stålakerkorridoren ikke hadde tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og at det derfor var behov for en grundigere vurdering. Dette innspillet er ikke tatt inn i det videre arbeidet med konsekvensutredningen. DMF sin vurdering er at konsekvensvurderingen derfor ikke er tilstrekkelig med tanke på å gi et riktig bilde av jernbaneutbyggingens konsekvenser for temaet mineralressurser. Dette gjelder både Stålakerkorridoren og Verningenkorridoren. Selv om Verningenkorridoren totalt sett berører et større areal med kjent larvikitt enn Stålaker-alternativene, sier ikke dette noe om muligheten for sannsynlig utnyttelse av ressursene innenfor de samme områdene. Konsekvensutredningen framstår som svært svak på temaet mineralressurser og er for lite konkret til å kunne foreta en presis vurdering av de faktiske konsekvensene der de ulike Larvikittforekomstene blir berørt.</p> <p>6. Verningenkorridoren berører totalt sett et større areal med kartlagte larvikittforekomster, men vi har per i dag ingen informasjon om at det er sannsynlig med utvidelse i nordlig retning både pga. antatte kvaliteter. NGU mener det er sannsynlig at utvidelsene av bruddene i Stålaker/Håkestad-</p>	<p>4. <i>I metoden brukes det plass på å tydeliggjøre hvordan en naturressurs defineres. Dette er gjort fordi det er en klar forskjell mellom larvikitt som naturressurs som samfunnet trenger for sine funksjoner og larvikitt som en bedriftsøkonomisk ressurs. Det gjøres altså ingen rangering av larvikitt i metodedelen, men det er forsøkt å tydeliggjøre i hvilken sammenheng larvikitt skal vurderes i forhold til øvrige naturressurser.</i></p> <p>5. <i>Bane NOR mener at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at konsekvensene er tilstrekkelig vurdert. Det er gjort en betydelig nyansering av verdi av larvikitt, og en utdyping og vurdering av driftsulemper. Konsekvenser for naturressurser er ikke endret. Endringen for larvikitt endrer ikke den samlede konsekvensvurderingen. For ytterligere informasjon henvises det til tilleggsutredningen for steinressurser og fagrapport naturressurser.</i></p> <p><i>Merknaden tas forøvrig til orientering.</i></p>
---	---

	forekomsten vil gå sørover fra dagens uttak. For Stålaker betyr dette at uttaksområdet nødvendigvis må gå inn i forekomsten Gjerstadskogen.	
100	Fiskeridirektoratet	Bane NORs kommentarer
	Fiskeridirektoratet region Sør kan ikke se at denne saken kan berøre de interesser vi skal ivareta i planleggingen, og har derfor ingen merknader.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
108	Bane NOR	Bane NORs kommentarer
	Med bakgrunn i høringsbrevet, vurderingene i notatet «Sammenstilling og anbefaling» datert 12.12.2018 og øvrig materiale i kommunedelplanen samt hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, har Bane NOR innsigelse til at Verningenkorridoren og Kongegata lav løsning legges til grunn for videre planlegging.	Bane NOR har frarådet korridorer som er i strid med nasjonale interesser. Det henvises til Sammenstilling og anbefaling Stokke – Larvik.
131	Kystverket	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Muligheten for jernbanetilnytning mellom nytt dobbeltspor og Larvik havn er vurdert gjennom en egen temarapport, men ikke en del av kommunedelplanen. Temarapporten viser at det er mulig å få til en havnetilknytning for alle stasjonsalternativene.</li> <li>2. Kystverket Sørøst finner det positivt at kommunedelplanen ivaretar muligheten for etablering av jernbanetilnytning til havna.</li> <li>3. Korridorene som er utredet medfører kryssing av Lågen og Farriselva. Kystverket minner om at etablering av broer innenfor havne- og farvannslovens virkeområde krever tillatelse av Kystverket, jf. Forskrift om tiltak som krever tillatelse av Kystverket.</li> </ol>	<i>Merknaden tas til orientering.</i>



## 4.2 Planmyndighet og andre kommuner

128	Skien kommune	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skien kommune støtter anbefalingen fra Bane NOR om Torp Vest.</li> <li>2. Siden denne parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Skien, forventer Skien kommune at videre planlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplan.</li> <li>3. Skien kommune forventer at dobbeltsporet Stokke - Sandefjord via Torp er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Videre planlegging forutsetter bevilgninger over Statsbudsjett til detaljplanlegging.</i></li> <li>3. <i>Se svar i punkt 2 over.</i></li> </ol>

183	Porsgrunn kommune	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Porsgrunn kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbeltsporet mellom Sandefjord og Larvik.</li> <li>2. Det viktigste for Porsgrunn kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.</li> <li>3. Porsgrunn kommune har merket seg at Larvik kommune mente at Kongegata høy var det beste alternativet før saken ble lagt til høring. Porsgrunn kommune er tilfreds med et slikt alternativ da dette gir kortest reisetid for passasjerene og en unngår en lang periode med buss for tog i anleggsfasen.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Videre planlegging forutsetter bevilgninger over Statsbudsjett til detaljplanlegging.</i></li> </ol>

203	Kragerø kommune	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kragerø kommune vurderer at det er Larvik kommune som har best forutsetning for å velge beste korridor og stasjonslokalisering for ny jernbane gjennom kommunen. På generelt grunnlag ønsker Kragerø kommune et trasevalg som gir best muligheter for raskest mulig å komme videre fra kommunedelplan til reguleringsplan og gjennomføring.</li> <li>2. Siden utbygging av parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Grenland og etablering av Grenlandsbanen fra Porsgrunn mot Sørlandet, forventer Kragerø kommune at detaljplanlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplan.</li> <li>3. Kragerø kommune forventer at dobbeltsporet gjennom Larvik kommune er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27 og dermed skape grunnlag for videre arbeid med etablering av Grenlandsbanen så tidlig som mulig.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Videre planlegging forutsetter bevilgninger over Statsbudsjett til detaljplanlegging.</i></p>



### 4.3 Organisasjoner og næringsliv

35	Norges Jeger og fiskeforbund NJFF Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. NJFF har ikke tatt stilling til hvilket trasevalg som er best gjennom gamle Tjølling kommune, men vil påpeke at de viktige vilt trekkene (elg, hjort, rådyr) gjennom arealet, må ivaretas uansett valgt løsning.</li> <li>2. Trekkrutene fra Hedrum til kysten og tilbake er kjent fra tidligere utredninger (E-18), og er like viktige den dag i dag. Trekkrutene er allerede forsøkt ivaretatt ifm E-18 utbyggingen, og kan ikke bygges ned nå.</li> <li>3. Ivaretagelse av trekkrutene kan bare gjøres ved at mest mulig av traseen legges i tunell eller miljøtunell.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering. Disse villtrekkene er kjent for Bane NOR og omtalt i fagrapport naturmangfold.</i></li> <li>3. <i>Tiltak for ivaretagelse av vilt og andre miljøhensyn vil detaljeres ut i reguleringsplanfasen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></li> </ol>
38	Østrem Hedrum jaktlag	Bane NORs kommentarer
	<p>Opptatt av villtraseene mellom gamle Hedrum og Tjølling kommune (vedlegg vedlagt med de viktigste villtrekkene).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I fagrapporten Nærmiljø og friluftsliv punkt 6.1.2 Utredningsområde 9 Vervingen er områdene fra Timbo i øst til Gjelstad i vest skravert med gult (liten verdi). Dette må være feil.</li> <li>2. Området Roligheten-Rauan definert som regionalt og nasjonalt viktig kultur og landskapsmiljø. Området består av en rekke gravfelt og andre viktige områder fra Vikingtiden.</li> <li>3. Påpeker også verdien av Hegdalåsen. Det er et viktig område for vilt og fugler, blant annet ugler.</li> <li>4. Henstiller Bane NOR om å unngå utbygging og belastning i nevnte områder.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). For tema friluftsområder er kategorien «Liten verdi» blant annet definert som «områder som er mindre brukt og mindre egnet til friluftsliv og rekreasjon». Delområdet er vurdert utfra tilsynelatende relativ liten bruk som friluftsområde. Vurderinger rundt vilt er gjort i fagrapport Naturmangfold. Det er markert et villtrekk i området.</li> <li>2. Området er verdisatt i fagrapportene Kulturminner og kulturmiljø og Landskapsbilde.</li> <li>3. Deler av Hegdalåsen er i fagrapport markert å ha middels til stor verdi som naturtype, blant annet som hekkeområder.</li> <li>4. Områdene nevnt i merknaden berøres først og fremst av Vervingenkorridoren, som Bane NOR fraråder, blant annet fordi den har store negative konsekvenser for ikke prissatte tema.</li> </ol>
39	Transportsenter Larvik AS	Bane NORs kommentarer
	<p>Trenger ikke gjenta hva andre har sagt før, men gir full støtte til uttalelsene til Rådmannen i Larvik og vedlagte dokument/brosjyre hentet fra Facebook gruppen «Ja til Kongegata stasjon».</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Merknaden tas til orientering.</li> </ol>
40	BAXT AS	Bane NORs kommentarer
	<p>Baxt er Leietaker hos Albert Bøe AS i Hegdalringen 27A.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er vesentlig for BAXT AS at bilene kan ha adgang/ankomst fra både nedre og øvre del av industrifeltet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anleggsgjennomføring vil være gjenstand for detaljering i reguleringsplanfasen, hvor atkomstforhold og andre forhold vil planlegges og følges opp. Merknaden tas for øvrig til orientering.</li> </ol>

2. Adkomsten fra den øvre delene er spesielt viktig på vinterhalvåret, da veien fra nedre del ikke alltid er egnet pga bratt bakke og krappe svinger.	2. Se svar i punkt 1 over.
---	----------------------------

44	Fortidsminneforeningen	Bane NORs kommentarer
Fortidsminneforeningen har store betenkeligheter ved begge traseforslag; Indre havn og Kongegata høye og lave, og fraråder generelt denne inngripen i en bykjerne med eldre bygningsstruktur, forretningsdrift og beboelsesområder.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fraråder Indre havn-korridorene da de skader på ulike måter kulturmiljøene: Herregården, Tollerodden, Storgata, Bøkkerfjellet, Larvik stasjon og Tollkammer, bygninger og opprinnelige industrianlegg i Hammerdalen, Munken kino og selve forbindelsen med havet og mellom de tradisjonelle bymiljøene der trassen går frem.</li> <li>2. Det er fire fredede bygninger i området, og konge- og greveinskripsjonene er enestående kulturminner i Larvik. Skader på disse er uopprettelige. Flytting er meningsløst.</li> <li>3. Anleggene/bygningene som er vedlagt i merknaden må det tas spesielt hensyn til i det videre arbeidet.</li> <li>4. Hvis de berøres bør de tas ned og gjenreises igjen.</li> <li>5. Tunnelokket må dimensjoneres til å tåle vekten av de gjenreiste byggene.</li> <li>6. Det bør velges en trasé som går utenom Hamsunvillan.</li> <li>7. Det er viktig å ta vare på det reelle Larvik; gate- og plasstruktur.</li> <li>8. Nye bygg må tilpasses eksisterende bebyggelse, byggehøyder og utnyttelsesgrad.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.10 og fagrapport Kulturminner og kulturmiljø. Det henvises også til kapittel 4 i rapport om oppfølging av vedtak i Larvik kommune (ICP-36-A-25633). Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Det vises til svar i pkt. 1 over.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>På dette stadiet er det ikke avklart hvilke bygninger som vil gjenreises etter ferdigstillelse av anlegget.</i></li> <li>5. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.8 og til rapport om oppfølging av vedtak i Larvik kommune (ICP-36-A-25633)..</i></li> <li>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>7. <i>Dette vil ivaretas så langt som det er mulig, men Kongegata-alternativet vil endre deler av denne strukturen.</i></li> <li>8. <i>Merknaden tas til orientering. Det er kommunen som ivaretar dette gjennom sin rolle som planmyndighet.</i></li> </ol>

49	Lundhs AS	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I Bane NORs fremstilling av beslag av kartlagte steinressurser er Stålaker-korridoren (både østre og vestre alternativ) beregnet til ca. 25 dekar, mens Verningen-korridoren er beregnet til ca. 80 dekar. Dette er en misvisende fremstilling, der man får inntrykk av at Stålaker-korridoren er det beste alternativet for steinindustrien. Regiongeolog Sven Dahlgren mener framtidig utvinning på Verningen er usannsynlig og fraråder trasé gjennom det viktige Stålaker-Gjerstadorrådet.</li> <li>2. I Larvik kommune sin kommunedelplan er Gjerstadområdet avsatt som sikringssone hvor det er forbudt å bygge og/eller anlegge tiltak som ødelegger eller vanskeliggjør framtidig utnyttelse av larvikittforekomsten. Stålaker øst-korridoren vil gjøre at denne ikke kan utvinnes.</li> <li>3. Lundhs mener at Bane NORs konsekvensutredning av naturressursene ved valg av ny jernbanetrase gjennom Larvik er mangelfull. Vestfold og Larvik er Norges viktigste område for naturstein, likevel er dette nærmest utelatt i Bane NOR sine vurderinger. Larvikitt er Norges nasjonalstein og har en stor symbolverdi. Produktet er unikt i internasjonal sammenheng grunnet sin kvalitet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.-3. <i>Det henvises til tilleggsutredning steinressurser og fagrapport naturressurs</i></li> <li>4.-6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>	

<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Mens framtidig utvinning av stein på Verningen er lite sannsynlig er Stålaker- og Gjerstadressursen nasjonalt meget viktige forekomster, som representerer store verdier. Stålaker øst-korridoren vil legge beslag på larvikitt til en beregnet salgsverdi på 2,9 milliarder kroner.</li> <li>5. Lundhs mener at valg av Stålaker øst-korridoren vil få store konsekvenser for lokalsamfunnet. Ringvirkninger fra redusert steinproduksjon estimeres til en halv milliard kroner i tapt verdiskapning i løpet av bare 10 år.</li> <li>6. Lundhs er uenig i Bane Nor sin konklusjon om å fraråde Verningen med begrunnelse i høyere investeringskostnad. Det som antas å være det rimeligste alternativet vil gjennom erstatning og økonomiske ringvirkninger kunne bli det dyreste alternativet.</li> </ol>	
---	--

50	Stiftelsen Tollerodden	Bane NORs kommentarer
	<p>Fokuserer kun på traseen Byskogen-Kleivertunnelen og utredningen knyttet til Indre havn-korridorene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Begge alternativene får følger for Tolleroddens nærområder og vil få store konsekvenser for Larviks kystkulturminner, fredede og verneverdige hus og muligheter for rekreasjon og friluftaktiviteter.</li> <li>2. Herregården med Tollerodden har særdeles stor kulturhistorisk verdi. Indre havn-korridorene vil utfordre byens historiske og bevaringsverdige bygninger i uoverskuelig fremtid.</li> <li>3. Stiftelsen Tollerodden ønsker en helhetlig plan hvor en stor del av byens identitet finnes etter århundrer med liv, maritim næring/kultur og med bevaringsverdige miljøer. Herunder en plan for trafikkavvikling.</li> <li>4. Planlegging og utvikling av Colin Archer senteret må fortsette uavhengig av hvor jernbanesporene blir lagt.</li> <li>5. Plasseringen av senteret må bli i nær tilknytting til der redningsbåtene ble bygget.</li> <li>6. Ingen av alternativene berører direkte, men har stor betydning for Stiftelsen Tollerodden for hvordan utvikling av Indre havn blir.</li> <li>7. Påpeker at det blir viktig å sikre de historiske kvalitetene og at de skjermes for store konstruksjoner.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv og for kulturminner er vurdert og beskrevet i egne fagrapporter. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Se svar i punkt 2 over. En plan for et større område av sentrum må eventuelt igangsettes av Larvik kommune, og vil ikke være Bane NORs ansvar som følge av dette tiltaket.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises også til kommuneplanens arealdel samt trafikkvurderinger som er gjort for Larvik i dette planarbeidet.</i></li> <li>4. <i>Blir ikke berørt</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

52	Larvik By AS	Bane NORs kommentarer
	<p>Larvik By er en interesseorganisasjon med formål om å skape et levende sentrum. Har ca. 150 medlemmer fordelt på butikker, frie yrker og gårdeiere.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ny jernbane vil få store konsekvenser for medlemmene i Larvik By uansett hvilken trasé som blir valgt. Velges sentrum betyr det rivning av blant annet 3 restauranter, 220 boenheter, flere forretningsgårder med næring og private leietagere, og en byggeperiode på 6 år. Velger en indre havn betyr det en broløsning i Larviks mest attraktive område. Dette vil kreve ca. 50 husstander og tiltrekke seg flere sentrumsfunksjoner ned til indre havn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Tas til orientering.</i></li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Larvik By As opplever det nye dobbeltsporet som noe svært positivt som vil gi mange nye muligheter, men byggefasen vil være svært krevende for handelsstanden. De er derfor avhengige av et tett samarbeid med Bane NOR og Larvik kommune for å finne gode løsninger.</li> <li>3. Opplever at jernbaneplasseringen har blitt et mål i seg selv, og ikke et middel for hvordan man skal sikre et attraktivt sentrum for fremtiden. Hadde ønsket at man hadde en kongstanke om hva Larvik skal bli først, før en tenkte jernbane. Opplever at man nå bestemmer seg for en jernbanestasjon som vi lager en ny by rundt, og ikke en ny by med en jernbanestasjon. Utfordringen nå er at man står uten en konkret forståelse av hva Larvik vil bli i noen av alternativene. Man har ingen løsning på hvor de som må ut av eksisterende bygg skal flytte. Hvor skal tyngdepunktet av handel være? Hvor skal sentrale bygg ligge? Kommer de til å bli bygd, og evt. når? Har fått presentert ulike mulighetsstudier, men de er bare mulighetsstudier.</li> <li>4. Opplever at det har vært lite faglig vurdering av hvordan byggingen av jernbanetraseen vil påvirke bylivet og kjøpsadferd til eksisterende og fremtidig kundemasse.</li> <li>5. Sentrumshandelen er allerede presset med endret forbruksmønster. Lojalitet til eget sentrum svekkes, vi reiser mer og legger handelen i utlandet. Ny teknologi gjør det mulig å handle når man ønsker det fra godstolen, og det er et skifte mot et grønnere forbruk. Det er kort avstand mellom byene i Telemark og Vestfold, og det foregår et kappløp om hvilken by som evner å fremstå som mest attraktiv i kampen om kunder, innbyggere, arbeidsplasser og arbeidstakere.</li> <li>6. Larvik By vet at en byggeperiode på forespeilte 6 år vil få økonomiske konsekvenser, i verste fall konkurser og flytting av deres medlemmer.</li> <li>7. Larvik by vil risikere å bli mindre attraktivt sammenliknet med de andre byene under den lange byggeperioden. Larvik By merker allerede mindre investeringsvilje pga. usikkerhet av trasevalg og ulemper ved ventet byggeperiode. Usikkerheten er også uheldig for den forutsigbarheten en gründer trenger i sin oppstartsfase.</li> <li>8. De som blir direkte involvert vil kunne bli kjøpt ut eller innløst ved grunnnerverv, og leietagere kan bli løst fra sine kontrakter og få økonomisk bistand til selve flyttingen. Utfordringen er at det ikke foreligger en kompensasjonsløsning fra Bane Nor på det som de fleste frykter; omsetningssvikt, veisperringer, kundeflukt, og det å drive butikk i et anleggsområde. Medlemmene har fått få, om noen, løfter som trygger, trolig for at det nå ikke finnes gode svar. Summen av dette gjør det mindre attraktivt og til dels vanskelig å drive lønnsom butikk i Larvik, og Larvik By er redd for at de med ressurser etablerer seg andre steder. Det å flytte er såpass kostbart, at midlertidige flyttinger fort blir permanent.</li> <li>9. Larvik By har tidligere opplevd byggeperioder, ombygging og omkjøringer, og har mange eksempler på at selv kortvarige endringer gir store konsekvenser. Flere har agenturer som stiller krav til omgivelser, drift og kundemasse. Ved avvik kan man miste agenturet og</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Det vises til kapittel 1.1. Det vil være naturlig og nødvendig med god kommunikasjon og samarbeid mellom Bane NOR, Larvik kommune og berørte parter i reguleringsplanfasen.</i></li> <li>3. <i>Forventninger om ferdigstilling av Vestfoldbanen er førende for fremdriften i prosjektet. Likevel opplever Bane NOR at prosessen rundt stasjonsplassering i Larvik har vært konstruktiv og har tatt opp i seg mange overordnede tanker. Løsning på hvor byens tyngdepunkt skal ligge osv. er først og fremst kommunens ansvar, og fremgår blant annet av kommuneplanen. Bane NOR har forholdt seg til kommuneplanens arealdel i arbeidet med kommunedelplanen. For øvrig tas merknaden til orientering.</i></li> <li>4. <i>Det er vanskelig å vurdere disse konsekvensene på korridor nivå. I neste planfase vil tiltaket få sin endelige plassering i terrenget, og det vil da utredes hvilke konsekvenser tiltaket har for alle berørte parter. Det vises også til gjennomgående tema i kapittel 1.8.</i></li> <li>5. <i>Tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>Bygging av Kongegata-alternativet vil være utfordrende for etablerte bedrifter og beboere i sentrum. Anleggsgjennomføring vil være tema i reguleringsplanfasen, hvor tiltak for å begrense ulempene vil vurderes. Det vises også til gjennomgående tema i kapittel 1.8.</i></li> <li>7. <i>Se svar i punkt 6 over.</i></li> <li>8. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7. og 1.17. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></li> <li>9. <i>Tas til orientering.</i></li> </ol>
---	---

<p>dermed omsetning. Har erfart at kundene er bedagelige vanedyr, og endring av fremkommelighet eller rutiner medfører at nye løsninger blir funnet, uten at kunden kommer tilbake.</p> <p>10. Larvik By opplever at de grundige utredningene ikke har tatt for seg disse problemstillingene og konsekvensene godt nok. Dette er uheldig med tanke på hvordan dette oppdraget rammer et norsk bysentrum.</p> <p>11. Siden dette trolig er første gang et sentrum blir rammet så hardt av en jernbaneutbygging er det viktig at det blir satt av nødvendige ressurser til sentrumsutvikling før, under og etter utbyggingen. Målet må være at vi samlet står igjen med et robust sentrum for fremtiden som kan rettferdiggjøre det forspranget byggingen har gitt de andre byene.</p> <p>12. Kongegata blir et prestisjeprosjekt for Bane NOR, et eksempel for ettertiden på nybrottsarbeid. Slik sett har man fått en unik mulighet, men det er også veldig mye som kan gå forferdelig galt. Byutvikling i en slik størrelse krever en sterk grad av bevissthet og godt håndverk fra de involverte. Ber derfor om at det blir satt av midler til å hente inn kompetanse for å innlede gode prosesser før, under og etter arbeidet, slik at man får en god by med godt <b>innhold</b> som folk vil oppsøke og bruke, og ikke bare <b>form</b>.</p> <p>13. Kongegata rammer handelsstanden mer enn Indre havn. Flere av medlemmene mister bygning og forretningssted, og flere av kundene blir flyttet på. Man får en lengre byggeperiode tett på, og anleggstrafikken vil gå tettere på i områder som medlemmene er avhengig av. Man får bygging av stasjon i Kongegaten, rivning og graving av stasjon langs torget, oppriving av stasjon i Indre havn og vesentlig anleggstrafikk på de viktigste tilfartsårene. Det er ekstra uheldig at Prinsegaten er en av disse årene, fordi kundeflyten fra det nye Grandkvartalet til sentrum trolig er under etablering i denne perioden.</p> <p>14. I tillegg til bygging av stasjonen må sentrum fortettes og bygges opp igjen. Hvis jernbanelokket ikke kan bebygges, vil det etterlate store områder som man aldri kan bygge på i sentrum. Det vil gi store åpne plasser og legge begrensninger for fremtiden.</p> <p>15. Som vist i mulighetsstudie for Kongegata fra kommunen vil man få et åpent strekk på ca. 1 kilometer fra Jernbanen til Pionerparken. Få, om noen, liker store åpne plasser, det gjør det vanskelig å skape inntrykk av full by. Det virker rart å se mulighetsstudier for Larvik sentrum med store åpne plasser, når andre byer ikke får fortettet nok. Larvik By er opptatt av at nødvendig fortetting blir ivaretatt.</p> <p>16. Vil det være nok investeringsvilje til å realisere nødvendig fortetting i sentrum, når det ligger attraktive områder som Indre havn rundt byen og skriker etter utbygging? Det er mer krevende å bygge nytt i sentrum i form av grunnerverv, rivning og bygging, enn å gå løs på byggeklare tomter. Riving i sentrum vil medføre ytterligere belastning på butikkene.</p> <p>17. Mener det er rett å legge nytt rådhus, kunnskapspark, skoler osv. i byen for å trekke flest mulig til sentrum.</p>	<p>10. <i>Se svar i punkt 4 og 8 over.</i></p> <p>11. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></p> <p>12. Den valgte korridoren vil utformes i detalj i reguleringsplanfasen, og i utarbeidelsen vil all planlegging utføres av fagfolk. Utover Bane NORs arealer og ansvarsområder vil det være opp til kommunen og andre involverte aktører å sørge for faglig kompetanse i alle ledd.</p> <p>13. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.8. For øvrig tas merknaden til orientering.</i></p> <p>14. <i>Bane NOR ser på muligheten for å etablere et byggbart lokk over betongtunnelen i Kongegata-korridoren. Dette vil avklares i neste planfase.</i></p> <p>15. <i>til 21. Tas til orientering. Utvikling av knutepunktet er i første rekke kommunens ansvar, det samme er utbygging og styring av investeringsprosjekter. Løsninger rundt stasjonen vil vurderes i neste planfase. Bane NOR jobber etter mål om utvikling av kompakte byer og tettsteder og å styrke områdenes attraktivitet-</i></p>
--	---

<p>Det er viktig at lovte bygg kommer opp samtidig med jernbanen for å unngå bygging i sentrum i flere 10 år. Man vet lite om disse byggene kommer overhodet, som i verste fall kan resultere i en glissen by i ventetiden.</p> <p>18. I mulighetsstudiet foreslås en flytting av torget, og da bør torget ha visuell kontakt med Bøkeskogen og sjøen, og være tilpasset til skøytebanen med kjøleelementer i bakken. Ønsker seg torg med scene og mulighet til tak eller annen form for ly. Videre er det foreslått at det nye rådhuset skal ligge på eksisterende torg. Håper at dette da gir rom for sentrumsfunksjoner i første etasje, slik at det ikke blir en vegg for handelen som foreslås bak rådhuset.</p> <p>19. Ønsker også å spille inn at takene får en funksjon i byen. Det hadde vært flott om de kunne tenkes som møteplasser, utsiktsplasser, og gode byrom.</p> <p>20. Hvis Kongegata blir valgt er det viktig at Indre havn forblir et offentlig område og ikke blir privatisert! Indre havn må oppleves som en forlengelse av Larvik sentrum og et felles gode for hele Larviks befolkning. Havneområdet er veldig stort og kan fylle mange offentlige funksjoner, men det må ikke gå på bekostning av sentrum. Kunnskapsparken bør ligge ved torget og være en attraksjon der. Indre Havn bør være et sted med gode møteplasser som trivelige spisesteder, idrettspark tilpasset hele familien, svømmehall med internasjonale krav ved siden av sjøbadet og småbåthavnen.</p> <p>21. Majoriteten av medlemmene som har kommet med innspill mener at Indre havn vil gjøre minst skade for deres virksomheter. Et medlem oppsummerte følelsen godt med å spørre «hvorfør må jeg risikere å dø, for å skape et levende sentrum». Indre havn kan gjøre det mulig å styre utviklingen i eget tempo. Vurderer det som riktig å trekke sentrumsfunksjoner ned til sjøkanten. Larvik har et stort ubrukt potensial i å trekke inn sjøfronten som en attraksjon for å skape et levende sentrum.</p> <p>22. Mener det er relevant at Indre havn er det eneste Bane Nor anbefaler med bakgrunn i sine grundige analyser. Indre havn vil sikre at området ivaretas som en viktig del av sentrum, og ikke blir privatisert. I dette området er man vant til ventende busser, har nødvendig infrastruktur, samtidig som man kan beholde en attraktiv strandsone som et friområde.</p> <p>23. Mener Indre havn vil kunne tilføre reisende et bedre inntrykk av Larvik med utsikt til byen og sjøen. Reisende kan lett sluses inn og ut av sentrum, og nye bygg kan lede ut i en attraktiv bysone ved havnen som videre leder opp til øvre torg. Det vil kunne skapes en attraktiv bypromenade som binder sammen tidligere bysatellitter til et sentrum fra Langestrand til Torstrand på nesten samme høydekurve.</p> <p>24. Antar at investeringsviljen vil være større i Indre havn, og at markedskreftene uten stimulans raskt vil få opp nødvendig infrastruktur. Med Indre havn høy vil det være attraktivt å bygge opp kontorer, boliger, spisesteder og kulturtilbud. Velger man Kongegata blir man nødt til å holde tilbake investeringsviljen med</p>	<p>22. <i>Bane NOR er enig i at Indre havn kan bli et godt stasjonsområde og at det er plass til rekreasjonsområder i tillegg. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>23. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>24. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>25. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

<p>reguleringer, som igjen gjør det mindre interessant å legge igjen penger i Larvik, og bygge noe flott.</p> <p>25. Med Indre havn høy slipper man all usikkerhet som bygging av Kongegate alternativet medfører, utfordrer ikke Farriskilden, sparer næringsbygg og over 170 boliger med kunder som bor i sentrum, ivaretar handelsstandens interesser, tar bort usikkerhet for gårdeiere, og kan friskmelde eiendomsmarkedet nå. Man unngår to samtidige og omfattende byggeprosjekter både i sentrum og indre havn. Man følger investeringsviljen og kan få nye investorer til å bygge opp nye Larvik. Man ivaretar signaturbygg for Larvik by, som for mange oppleves som mer spennende enn bare moderne fasader.</p> <p>26. Ser frem til å jobbe videre med Bane Nor, gårdeiere, Larvik kommune, politikere og øvrig næringsliv med å finne gode løsninger for et Larvik vi kan være stolte av.</p>	
---	--

54	Larvik Granite	Bane NORs kommentarer
<p>1. Utvidet varslingsområde ligger stedvis veldig nærme Håkestad steinbrudd (Storås). Bruddet er på ressurskartet til Larvik kommune vurdert som meget viktig forekomst av Larvikitt. Bruddet utgjør en av de største forekomstene i Tjølling og har en antatt driftstid på 70-80 år med dagens reguleringsplan. Det er store muligheter for utvidelse, både innenfor eksisterende driftsareal og tilstøtende arealer. En slik utvidelse kan gi drift i ytterligere 100 år. Håkestadbruddet har lang tidshorison og all sannsynlighet tilsier at etterbruken av et slikt stort samlet masseuttak vil være samfunnsøkonomisk viktig i fremtiden.</p> <p>2. Graden av konflikt med drift på Håkestadforekomsten er avhengig av hva som vil bli bredden på sikkerhetssonen mellom brudd i drift og jernbanetrase.</p> <p>3. Larvik Granite har etterspurt hvilke krav Bane NOR har til sikkerhetsavstand og eventuelle rystelser, og inntil Larvik Granite får informasjon om dette, er det vanskelig å uttale seg om hvorvidt den foreslåtte korridor har negativ effekt for driften. Men enhver begrensning av utvidelsesmulighetene mot nord og eventuelle begrensninger på driftstid/metode vil Larvik Granite anse som meget negativ.</p> <p>4. Dersom jernbaneutbyggingen medfører at det blir bygget nye veier slik at Fv. 163 kan ledes utenom Verningen, kan det løse utfordringene på dagens veinett gjennom Verningen.</p> <p>5. Det er flere steinressurser i Tjøllingområdet som ber om at det i konsekvensutredningen redegjøres for hver enkelt ressurs, det er til dels stor forskjell både i gjenværende levetid og kvalitet på de enkelte ressursene.</p>	<p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Merknad nr. 2-3: Det henvises til Tilleggsutredning steinindustrien Larvik, ICP-36-A-25666.</i></p> <p>4. <i>Merknaden tas til orientering</i></p> <p>5. <i>Det henvises til Tilleggsutredning steinindustrien Larvik, ICP-36-A-25666.</i></p>	

55	Jordvern Vestfold	Bane NORs kommentarer
<p>Jordvern Vestfold ber Bane NOR og kommunene merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA. Retningslinjene sier at i</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i> <i>Bane NOR forholder seg til</i></p>	



Vestfold skal beslaglegning av matjord begrenses til et minimum ved utforming av infrastruktur og eventuell omdisponering krever kompenserende tiltak. Dette i tråd med nasjonal jordvernpolitikk.

Bane NOR må i dette prosjektet og andre prosjekter i Vestfold:

1. Unngå å legge jernbanen over matjord og velger korridorer som berører minst mulig matjord.
2. Begrense inngrepet/bredden til et minimum hvis man skal krysse matjord. Det gjelder linjeføring og tilhørende anlegg.
3. Sørge for at planbestemmelser og retningslinjer tar hensyn til jordvernet i tråd med RPBA. Det må utarbeides en matjordplan med gode kompenserende tiltak i tilfeller hvor matjord går tapt.
4. Siden forskjellene på permanent beslag av antall dekar dyrka mark er tilnærmet lik for Stålake øst og Verningen og det er usikkerhet rundt den dyrkbare jorda velger Jordvern Vestfold å holde oss nøytrale til valg av trasé.
5. Jordvern Vestfold vil for øvrig påpeke at på strekningen Sandefjord-Larvik vil det utvilsomt være viktigst å detaljplanlegge innenfor den korridoren som velges på en slik måte at minst mulig matjord blir berørt, samt å fokusere på kompenserende tiltak og å flytte/nytte berørt matjord på en slik måte at potensialet for matproduksjon opprettholdes.

Kompenserende tiltak:

Noen eksempler på kompenserende tiltak:

6. En god reguleringsplan for massehåndtering der areal som egner seg for oppdyrking og mottak av egnet undergrunnsjord og matjord kommer klart frem.
7. Gjennomføring av matjordplanen er avgjørende for at potensialet for matproduksjon skal ivaretas og krever kompetanse fra planleggere og entreprenører.
8. Tilbakeføre eksisterende bane til dyrka mark der den ligger inntil eksisterende dyrka mark eller område som egner seg for oppdyrking.
9. Store skjæringer eller fyllinger beslaglegger mye areal – eks inn mot Torp stasjon. Dersom traseen ikke kan ligge i tunnel er det best at det i størst mulig grad ligger på eksisterende bakkenivå.
10. Sørge for gode krysningsmuligheter, gode tilførselsveier til landbruksarealene og gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre framtidig drift av jordbruksarealene.

Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer: Jordvern Vestfold mener at kommunedelplanen må ta med seg dagens trasé i planområder:

11. I utkastet som er på høring gis en retningslinje om at etterbruk av eksisterende jernbanespor skal vurderes i eget planarbeid. Dette mener Jordvern

*Nasjonale retningslinjer og RPBA i planleggingen*

1. *En etablering av dobbeltspor mellom byene i Vestfold kan vanskelig unngå beslag av matjord, men det er jobbet med å minimere beslaget og det vil også være fokus i neste planfase.*
2. *Se kommentar til punkt 1.*
3. *Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndigheten og skal inneholde opplysninger om antall m<sup>3</sup> med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Se retningslinjer om naturressurser.*
4. *Merknaden tas til orientering.*
5. *Merknaden tas til orientering.*

*Eksemplene tas til orientering.*



<p>Vestfold blir feil da erfaringer fra Nykirke – Barkåker viser at eksisterende trasé er det mest egnede området for tilflytting av jord. Særlig for å opprettholde potensialet for matproduksjon.</p> <p>12. Eksisterende jernbanespor er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene og må kobles sammen i det planarbeidet som følger kommunedelplanen.</p> <p>13. Det samme gjelder for retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.</p> <p>14. Bruk av eksisterende trasé må nevnes i opplistingen i planbestemmelsenes § 3-1.</p> <p>15. I de generelle planbestemmelsene § 3-2 bør det tilføyes en setning ettersom jordvernet er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen: Flytting av matjord og andre kompenserende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges vekt».</p> <p>16. Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker inneholder retningslinjer som er viktig å ta inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål.</li> <li>b) Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.</li> <li>c) Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.</li> <li>d) Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.</li> <li>e) Det må foreligge bekreftelse fra mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere»).</li> </ul> <p>Stasjonsområdene:</p> <p>17. Jordvern Vestfold mener kommunedelplanen må gi klarere føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Det gjelder også p-arealer i tilknytning til stasjonsområdene. Dette fordi alle stasjonsområdene i Vestfold er omkranset av førsteklasses matjord.</p>	<p>11. <i>Det vil være ulike ønsker knyttet til hva dagens jernbanetrasé skal brukes til, og hvilke prosesser og beslutninger som er nødvendige for å avgjøre en etterbruk må avgjøres i fellesskap med kommunen og andre myndigheter. Hvorvidt det er et arbeid som skal skje parallelt med videre planlegging av dobbeltsporet er ikke besluttet enda.</i></p> <p>12. <i>Se kommentar til punkt 1 rett over.</i></p> <p>13. <i>Se kommentar til punkt 1 rett over.</i></p> <p>14. <i>Se kommentar til punkt 1 rett over. Merknaden tas ikke til følge.</i></p> <p>15. <i>Se kommentar til pkt. 3 over. Merknaden tas ikke til følge.</i></p> <p>16. a) <i>Se kommentarer til pkt. 3 over.</i>  b) <i>Det vil bli utarbeidet egne reguleringsplaner for deponiområder. Se retningslinje om massehåndtering.</i>  c) <i>Se kommentar til punkt 3 over. Tas ikke til følge.</i>  d) <i>Etterbruk av eksisterende jernbane vil avklares i eget planarbeid. Se retningslinje om naturressurser.</i>  e) <i>Det skal utarbeides en plan for bruk av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndighetene. Se retningslinje om naturressurser.</i></p>
---	---

	17. Stasjonsområdene er plassert innenfor tettbygd strøk/i sentrum. Bane NOR ønsker høy tetthet for å kunne bygge opp under jernbanesatsingen, men det er Sandefjord kommune som er planmyndighet og legger rammer for arealutviklingen.
--	--

56	Vestfold Bondelag	Bane NORs kommentarer
<p>Vestfold Bondelag er opptatt av matjorda og at potensialet for matproduksjon i størst mulig grad ivaretas. For deres medlemmer er det viktig at grunneiers interesser ivaretas på best mulig måte. I uttalelse til planprogrammet ba Vestfold bondelag om at:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Overordnet prinsipp i planprosessen om at potensialet for matproduksjon skal minst være på samme nivå som i dag etter at planen er gjennomført. Dette må også inn i denne planen!</li> <li>2. Vestfoldsamfunnet har også en pluss-visjon for matjorda.</li> <li>3. Vestfold bondelag ber Bane NOR og kommunene merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA.</li> </ol> <p>Med bakgrunn i disse retningslinjene må Bane NOR i dette og andre prosjekter i Vestfold:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Velge korridorer som berører matjorda minst.</li> <li>5. Begrense inngrepet/bredden til et minimum dersom man må krysse matjord. <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Det må gis føringer for linjeføring.</li> <li>b) Utforming av alle tilhørende anlegg må gjøres på en skånsom mat med tanke på dyrka og dyrkbar jord.</li> </ol> </li> <li>6. Planbestemmelser og retningslinjer må ta tilstrekkelig hensyn til jordvernet i tråd med RPBA og kompensierende tiltak må innlemmes. <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Utarbeides en matjordplan med gode kompensierende tiltak hvor matjord går tapt.</li> </ol> </li> </ol> <p>Vestfold Bondelag er etter at høringsfristen gikk ut blitt gjort oppmerksomme på at oppsummeringen i tabellen på side 11 i Fagrapport Naturressurser datert desember 2018 er feil mtp hvor stort det permanente beslaget av dyrka mark er i Stålaker Øst. Det viser seg å være tilnærmet det samme som i Verningen-korridoren.</p> <p>Kompenserende tiltak: Ut fra et jordvernsperspektiv vil det på strekningen Sandefjord-Larvik være viktig:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Planlegge slik at minst mulig matjord blir berørt innenfor valgte korridor.</li> <li>8. Fokuserer på kompensierende tiltak.</li> <li>9. Flytte berørt matjord slik at potensialet for matproduksjon opprettholdes.</li> </ol> <p>Vestfold bondelag vil understreke behovet for:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>10. Gode krysningsmuligheter</li> <li>11. Gode tilførselsveier til landbruksarealene</li> </ol>		<p>1. Merknaden tas til orientering. Det er flere mål som legges til grunn ved valg av korridor. Overordnede mål for prosjektet ligger i Planprogrammet. Det henvises også til Planbeskrivelsens kapittel 1.3.2 og 1.3.3.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Merknaden tas til orientering</li> <li>3. Merknaden tas til orientering</li> </ol> <p>4. En etablering av dobbeltspor mellom byene i Vestfold kan vanskelig unngå beslag av matjord, men det er jobbet med å minimere beslaget og det vil også være fokus i neste planfase.</p> <p>5. Det vises til kommentar til punkt 4 rett over.</p> <p>6. Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndigheten og skal inneholde opplysninger om antall m<sup>3</sup> med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Se retningslinjer om naturressurser.</p>

<p>12. Gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre at framtidig drift av jord- og skogbruksarealene ivaretas best mulig.</p> <p>Vestfold bondelag anbefaler Bane NOR å utarbeide en gruppe som ser på muligheter for flytting av matjord tilsvarende mulighetsstudiet for Nykirke-Barkåker.</p> <p>Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer: Vestfold Bondelag er enig med Jordvern Vestfold om at det blir feil at eksisterende jernbanespor vurderes i eget planarbeid.</p> <p>13. Erfaringer fra Nykirke – Barkåker viser at eksisterende trasé er mest egnet for tilflytting av jord. Vestfold bondelag mener at eksisterende jernbanespor er viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene.</p> <p>14. Eksisterende jernbanespor er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene og må kobles sammen i det planarbeidet som følger kommunedelplanen.</p> <p>15. Det samme gjelder for retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.</p> <p>16. Bruk av eksisterende trasé må nevnes i opplistningen i planbestemmelsenes § 3-1.</p> <p>17. I de generelle planbestemmelsene § 3-2 bør det tilføyes en setning ettersom jordvernet er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen: «Flytting av matjord og andre kompensierende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges vekt».</p> <p>18. Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker inneholder retningslinjer som er viktig å ta inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål. Dette er viktig for både matjorda og overskuddsmasser som kan brukes til å utarbeide driftsveier.</li> <li>Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.</li> <li>Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.</li> <li>Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.</li> <li>Det må foreligge bekreftelse fra mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere»).</li> </ol>	<p>7. <i>Det vises til kommentar til punkt 4 over.</i></p> <p>8. <i>Eventuelle kompensierende tiltak vil omtales i det videre planarbeidet.</i></p> <p>9. <i>Matjord vil ivaretas og tas i bruk til dyrka mark andre steder.</i></p> <p>10. <i>Det vil jobbes videre med krysninger i reguleringsplanfase.</i></p> <p>11. <i>Viser til merknad til punkt 4 rett over.</i></p> <p>12. <i>Viser til merknad til punkt 4 rett over.</i></p> <p><i>Dette vil vurderes, merknaden tas til orientering.</i></p> <p>13. <i>Det vil være ulike ønsker knyttet til hva dagens trasé skal brukes til, og hvilke prosesser og beslutninger som er nødvendige for å avgjøre en etterbruk må avgjøres i fellesskap med kommunen og andre myndigheter. Hvorvidt det er et arbeid som skal skje parallelt med videre planlegging av dobbeltsporet er ikke besluttet enda. Det vil gjennomføres som eget planarbeid.</i></p> <p>14. <i>Se kommentar til punkt 4 rett over.</i></p> <p>15. <i>Se kommentar til punkt 4 rett over.</i></p> <p>16. <i>Se kommentar til punkt 4 rett over. Merknaden tas ikke til følge.</i></p> <p>17. <i>Se kommentar til punkt 6 over. Merknaden tas ikke til følge.</i></p> <p>18. a) <i>Se kommentar til punkt 6 over.</i>  b) <i>Det vil bli utarbeidet egne reguleringsplaner for deponiområder. Se retningslinje om massehåndtering.</i>  c) <i>Se kommentar til punkt 6 over. Tas ikke til følge.</i>  d) <i>Etterbruk av eksisterende jernbane vil avklares i eget planarbeid. Se retningslinje om etterbruk.</i></p>
---	---

<p>Ordlyden kan tas inn i retningslinjene for fagrapport naturressurser. Det viktigste er at de blir tatt inn slik at potensialet for matproduksjon ivaretas.</p> <p>Vestfold bondelag anbefaler at det vises til veileder for matjordflytting i retningslinjene for fagrapport naturressurser som ble utarbeidet i forbindelse med RPBA.</p> <p>Stasjonsområdene:</p> <p>19. Vestfold bondelag savner klare føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Det gjelder også p-områdene i tilknytning til stasjonene.</p> <p>Hensyn til berørte grunneiere:</p> <p>Vestfold bondelag ber om god prosess i planprosessen og etter vedtatt plan for berørte grunneiere. Vestfold bondelag ber om at Bane NOR:</p> <p>20. Gode informasjonsrutiner mot berørte grunneiere slik at de får anledning til å spille inn viktig lokalkunnskap og nødvendige hensyn i planprosessen.</p> <p>21. Får kartlagt ønsker om nydyrking langs både eksisterende trasé og ny trasé.</p> <p>22. Kommer tidlig i gang med å finne gode arronderingsmessige løsninger og ser på mulighetene for fornuftige makeskifter langs ny trasé.</p> <p>23. Tar initiativ til at berørte grunneiere organiserer seg. Dette kan Vestfold bondelag bidra med.</p> <p>24. Sørge for gode prosesser knyttet til avtaleinngåelse og grunnerverv.</p> <p>25. Er villige til å gi grunneier den erstatning de har krav på.</p> <p>26. Sørger for at utøvende entreprenører er godt kjent med innholdet i avtaler med grunneier og gjennomfører jobben i henhold til avtalen.</p>	<p>e) Det skal utarbeides en plan for bruk av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndighetene. Se retningslinje om naturressurser.</p> <p><i>Fagrapporten har ikke egne retningslinjer – de som tas til følge tas inn i retningslinjer til planforslaget.</i></p> <p>19. Stasjonsområdene er plassert innenfor tettbygd strøk/i sentrum. Bane NOR ønsker høy tetthet for å kunne bygge opp under jernbanesatsingen, men det er Sandefjord kommune som er planmyndighet og legger rammer for arealutviklingen.</p> <p>20. Bane NOR ønsker en dialog med berørte grunneiere i det videre planarbeidet og vil invitere til dette. Merknaden tas til orientering.</p> <p><i>Punktene 21-22 tas til orientering.</i></p> <p>23. Det vises til punkt 20 over. Bane NOR tar ikke initiativ til organisering, men går gjerne i dialog med grunneierlag.</p> <p>24. Det henvises til gjennomgående temakapittel 1.5.</p> <p>25. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</p> <p>26. Merknaden tas til orientering.</p>
---	---

65	Vestfold Bonde- og småbrukarlag	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Bane NOR har i sitt grunnlagsmateriale for valg av trasé ikke gjort rede for hvor stort areal av ulike kvaliteter dyrka/dyrkbar mark som utbyggingen vil beslaglegge.</p> <p>2. Det er heller ikke gjort rede for arealet av ulike boniteter skog som vil bli beslaglagt. Dette gjør grunnlagsmaterialet meget mangelfullt med hensyn til særdeles viktige samfunnsmessige interesser og verdier.</p> <p>3. På denne bakgrunnen krever Vestfold Bonde- og småbrukarlag at de ovenfor nevnte svakheter ved grunnlagsmaterialet blir rettet før valg av trasé kommer opp til endelig avgjørelse i politiske og forvaltningsmessige organer.</p>	<p>1. <i>Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). Kunnskapsgrunnlaget er basert på fylkeskommunens RPBA-grunnlag. I fagrapport om Naturressurser er det redegjort for hvor stort areal av dyrka/dyrkbar mark de ulike traseene vil beslaglegge. Hver korridor deles inn i ulike delområder som gis en verdivurdering. På bakgrunn av verdivurderingene gis hver korridor en samlet vurdering i henhold til gjeldende metodikk.</i></p> <p>2. <i>Boniteter av skog inngår i verdivurdering for skogbruk.</i></p>

	<p>Det henvises til Fagrapport naturressurser, ICP-36-A-25661 og til vedtatt planprogram for kommunedelplanen, hvor metodikken for ikke-prissatte tema omtales. Se også svar i punkt 1 over.</p> <p>3. Bane NOR har etter gjeldende metodikk redegjort for det som Vestfold Bonde- og småbrukarlag etterspør.</p>
--	---

67	Statnett	Bane NORs kommentarer
Statnett har ikke anlegg innenfor planområdet, men ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.		<i>Merknaden tas til orientering.</i>

80	Block Watne	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stiller seg positive til utviklingen av jernbanen i Vestfold.</li> <li>2. For de foreliggende alternativene i Larvik berører Kongegatakorridoren Block Watne sine interesser i størst grad.</li> <li>3. Block Watne har konkrete utbyggingsplaner for gnr/bnr 3020/2318, 1416 og 2763. Dersom Bane NOR velger Kongegatakorridoren vil Block Watne kreve kompensasjon for tapt inntekt for prosjektet. Block Watne ber Bane NOR ta høyde for disse kostnadene ved et eventuelt behov for grunnerverv.</li> <li>4. Indre havn-korridoren berører ikke Block Watne sine arealer, men minner om de foreliggende planene på nevnt gnr/bnr og ber Bane NOR ta høyde for tilstrekkelig støydempering av Indre havn forbi eiendommene slik at de kan utnyttes til boligformål.</li> <li>5. Ber om å holdes orientert og involvert i videre prosessen.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises også til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises også til gjennomgående tema kap. 1.6.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises også til gjennomgående tema kap. 1.1.</i></li> </ol>

85	Larvik Havn	Bane NORs kommentarer
<p>Larvik Havnestyre vil ikke uttale seg om trasevalg eller stasjonsplassering, men kun kommentere forhold med relevans til Larvik Havns fremtidige muligheter for å knytte seg opp mot jernbanenettet for godstransport.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Larvik Havnestyre vil understreke viktigheten av at Larvik havn gis mulighet til å kobles på det nasjonale jernbanenettet. Transportmarkedet etterspør nye løsninger for gods på jernbane, og det er betydelig potensial for godsoverføring fra vei. Det er meget stor interesse fra markedet for nye togløsninger mot havn og industri. Det er tilstrekkelige store godsstrømmer i vår region til å forsvare etablering av nye terminaler.</li> <li>2. Larvik Havnestyre stiller seg undrende til at rådmannen ikke finner det hensiktsmessig på dette tidspunkt å diskutere godsgrunnlaget for tog til/fra Larvik havn og eventuelle regionale virkninger av dette.</li> <li>3. Larvik Havnestyre vil påpeke at det er en svakhet ved saksfremlegget at de vurderinger LHKF som</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til planbeskrivelsens kapittel 2.3.2 om gods.</i></li> <li>2. <i>Merknaden er rettet til Larvik kommune</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

<p>kommunens havnefaglige har gjort vedrørende dette viktige forholdet, ikke blir vurdert nærmere.</p> <p>4. Larvik Havnestyre merker seg at alle de fire ulike stasjonsalternativer i Larvik har mulighet for å opprettholde sporforbindelse til havna via tunnel. Estimert merkostnad til havnesportilknytning via tunnel er kr. 230 mill., ikke medregnet grunnverv. Det fremgår ikke av rapporten om besparelsen ved å bruke tunnelen som tverrslag er innregnet i kostnadsoverslaget.</p> <p>5. Havnestyret merker seg at det foreligger et forslag om tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet i havnesportunnelen til at denne kan nyttes som rømningsvei. Dette må antas å innebære at kostnadsoverslaget eventuelt kan reduseres.</p>	<p>4. <i>Besparelsen knyttet til å benytte havnesportunnelen som tverrslag i anleggsperioden for dobbeltsporet er inkludert i kostnadsoverslaget.</i></p> <p>5. <i>Foreløpige vurderinger knyttet til om havnesportunnelen også kan benyttes til rømningstunnel, indikerer at dette er en lite sannsynlig løsning. Hvis dette likevel skulle være mulig, vil kostnadene for havnespor via tunnel reduseres.</i></p>
--	---

88	Larvik kommunale boligstiftelse (LKBS)	Bane NORs kommentarer
	<p>LKBS er en av Larviks største besittere av utleieeiendommer og har boliger som vil berøres av begge stasjonsplasseringene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Støtter målsettingen om en stasjon i sentrum. Understreker viktigheten av at stasjonen blir et kollektivknutepunkt, der både jernbane, buss og taxi samles.</li> <li>2. Mener at begge stasjonsplasseringene kan bidra til positiv utvikling i Larvik kommune.</li> <li>3. Understreker viktigheten av at eiendomsbesittere langs traseen holdes mest mulig skadeløse og at man treffer de nødvendige tiltak for å sørge for at så mange som mulig kan bli boende i sine boliger gjennom byggeperioden.</li> <li>4. Gjelder særlig Kongegatakorridoren der LKBS eier 6 bygårder tett innpå den skisserte linjen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises også til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

96	Tjølling Jordvanning	Bane NORs kommentarer
	<p>Tjølling Jordvanning SA er et fellesanlegg for jordbruksvanning til 25 gårdsbruk i Tjølling (Sande, Gjerstad, Valby, Guri, Lunde, Huseby, Østby, Bjønnes, Kaupang og lamøya).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pumpestasjonen ligger vegg i vegg med LETT-TAK systemer på Hegdal. Ut fra hva kartene viser vil begge Stålåker korridorene gå rett over pumpestasjon på Hegdal.</li> <li>2. Ved valg av denne korridoren vil pumpestasjonen og tilstøtende ledningsnett sannsynligvis måtte flyttes. Undersøkes hvor den kan plasseres og det er lite ønskelig med inntak lengre syd på grunn av dårlige vannkvalitet.</li> <li>3. Blir det gjort noe med vannføringen i lågen ved bygging av flere brofundamenter?</li> <li>4. Tjølling Jordvanning er et sesongbasert anlegg som er vannførende fra ca 1 april til 1 oktober.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises også til gjennomgående tema kap. 1.1.</i></li> <li>3. <i>Mulig påvirkning på vannføring i Lågen vil belyses i reguleringsplanen</i></li> </ol>



<p>Tjølling Jordvanning er avhengig av at anlegget er operativt til enhver tid i sesongen, også i byggeperioden. Ved et eventuelt bortfall av muligheten til å vanne jordbruksvekstene, vil kunne få store økonomiske konsekvenser for bøndene som er tilknyttet anlegget.</p> <p>5. Håper på en god dialog for å finne de beste løsningene for et vanningsanlegg.</p>	<p>og tiltak for å motvirke en eventuell påvirkning vil innarbeides. Det vises også til ROS- analyse for Larvik, ICP-36-A-25690.</p> <p>4. Merknaden tas til orientering. Opplysningen vil tas med i det videre planarbeidet slik at tiltak for anleggsfasen kan identifiseres.</p> <p>5. Bane NOR ser fram til videre dialog og samarbeid for å finne gode løsninger i det videre planarbeidet.</p>
--	--

106	Trygve Bøe m.fl.	Bane NORs kommentarer
	<p>Som eiere av Storgata 25 (gnr 3020/2007), 27/29 (gnr 3020/2006) og 31 (gnr 3020/2005) ser de på saken som en stor mulighet for en god og meget tiltrengt byutvikling og takker for muligheten til å komme med innspill.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Understreker viktigheten av systematisk og metodisk arbeid da dette er en kompleks sak med mange faktorer og kriterier. Forutsetninger kan endres og uforutsette forhold kan selvfølgelig dukke opp, men en mest mulig solid og god beslutning forutsetter metodikk.</li> <li>Vurderingen til Larvik kommune må søke å finne beste løsning for lokalsamfunnet, men også ta hensyn til overordnede forhold. Kommunen og beboere kan ha andre vurderingskriterier i tillegg og/eller annen vektlegging av faktorer enn det Bane NOR har. Nevner særlig estetiske forhold og muligheter for bedre øst-vest forbindelse gjennom byen for gående, syklende, busser og biler.</li> <li>Henstiller alle involverte til å være kreative og løsningsorienterte for å ivareta beboere og næringsliv.</li> <li>Ber Larvik kommune sette krav til utbygger slik at ulemper i anleggsperioden blir minst mulig og at ferdig løsning får ønsket utforming og kvalitet.</li> <li>Dette prosjektet og tilknyttet utvikling kan være en stor mulighet til å kompensere for tidligere feil, og utvikle kvaliteter i byen og støtte opp om viktig satsing på kollektivtransport. Larvik har noe unikt både naturgitt og skapt i berørte områder. Nevner særlig sol-, lys- og værforhold, områder for rekreasjon og aktiviteter, eksisterende fine bygg (nye/historiske) og miljøer med atmosfære, utsikt og kontakt til horisont, skjærgård og skog.</li> <li>Har selv prøvd å gjøre en metodisk tilnærming til saken vedrørende stasjonsplassering og har konkludert med at Kongegata høy- alternativet er å foretrekke da denne løsningen er bedre for byen (både sentrum og sjøfront), og bedre for jernbanen (både stasjon og passasjerer).</li> <li>Deres eiendommer har lang historie og er en viktig del av miljøet i Indre havn, og de ønsker at de blir en del av et moderne, trivelig og effektivt Larvik.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Merknaden tas til orientering.</li> <li>Det vises til Planbeskrivelsens kapittel 1.3, krav og mål til korridorene. Bane NOR legger stor vekt på å finne både overordnede mål og lokalt gode og tilpassede løsninger.</li> <li>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kap. 1.4, 1.5, 1.7 og 1.8.</li> <li>Merknaden er rettet til Larvik kommune.</li> <li>Hensikten med sentral stasjonsplassering er å styrke byen.</li> <li>Det vises til kap 8 om måloppnåelse, sammenstilling og anbefaling i Planbeskrivelsen (ICP-36-A-25635) og til Sammenstilling og anbefaling Stokke-Larvik (ICP-36-A-00126).</li> <li>Merknaden tas til orientering.</li> </ol>

109	Larvik historielag	Bane NORs kommentarer
	Ikke tatt stilling til hvilken trasé eller stasjonsplassering som velges.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Fagrapport kulturminner og kulturmiljø underbygger</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Historielaget påpeker hvor viktig det er at byens historie fortsatt blir synlig ved at verneverdige bygninger og gamle strøk bevares.</li> <li>2. Det er viktig å bevare noe av Larviks «ånd» som den gamle trehusbebyggelsen.</li> <li>3. Vil påpeke hvor viktig det vil være å bevare Indre havn som et åpent aktivitetsområde med god tilgjengelighet for allmennheten.</li> </ol>	<p><i>poenget om verneverdige bygninger og gamle strøk som kan være ønskelig å bevare. Vurderinger rundt dette vil være en del av arbeidet med reguleringsplanen. Det vises også til gjennomgående tema kap. 1.4 og 1.5.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Utover de arealer som reguleres til jernbaneanlegg, uavhengig av korridorvalg, er det kommunen som forvalter. Evt. ny bebyggelse eller andre bruksformål fastlegges i kommuneplanleggingen. Dersom Indre havn-korridoren legges til grunn for videre planlegging, mener Bane NOR at det kan være en god generator for et åpent aktivitetsområde med god tilgjengelighet, noe ulike mulighetsstudier også viser til.</i></li> </ol>
---	--

110	Alfa Tre AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forslaget som foreligger berører ikke bedriften direkte, men hele område for uttransport. Det gjelder uttransport av ferdige produkter på sørsiden av bygget, samt store deler av område for lagring av ferdigvarer og lasting av lastebiler.</li> <li>2. Alfa Tre har utnyttet sine arealer maksimalt og ønsker å påpeke at enhver reduksjon av dette området som følge av dobbeltspor, eller anleggsområde i byggeperioden, vil medføre stans av drift for bedriften på eksisterende lokasjon.</li> <li>3. Alfa Tre AS er avhengig av fleksibilitet for nødvendige driftsutvidelser og produksjons- og markedstilpasninger. En båndlegging av Alfa Tre AS sine arealer vil være hemmende for Alfa Tre AS sin utvikling.</li> <li>4. Viktig med en rask avklaring hvorvidt arealene blir berørt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11, som omtaler Hegdal næringsområde.</i></li> <li>6. <i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>8. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1.</i></li> </ol>

111	Norges Handikapforbund Søndre Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<p>Norges Handikapforbund Søndre Vestfold påpeker følgende momenter som er viktig uansett hvilken trasé som velges:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. HC parkering i nærheten av perrong. Det er ønskelig med noen plasser med mulighet for vedlikeholdslading, da en del HC biler har utstyr som krever ekstra strøm til heis, seter, rullestollåser osv. Parkeringen må hensynta at man kommer til tog og dermed blir borte mer enn et par timer. Det må også være langtidsparkering som er beregnet for HC i umiddelbar nærhet.</li> <li>2. Buss og Taxi stopp i umiddelbar nærhet.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering. Den tar opp forhold som vil bli detaljert i neste planfase. Innspillene tas med videre.</i></p>



<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Av og påstigningsmuligheter nært.</li> <li>4. Tilgjengelig venterom med HC-toalett, ønskelig med døråpner/sensorer. Det er viktig at man tenker hvor man plasserer såpe, tørkepapir, toalett-papir osv inne på HC-toalettet.</li> <li>5. Dersom det er heis i bygg, må denne være driftssikker, alternativ rampe med riktig hellingsgrad som kan brukes dersom heisen står.</li> <li>6. Alternativ vei til perrong må ha en hellingsgrad etter forskrifter og må ha rekkverk og håndlister på begge sider.</li> <li>7. Utvendig gangvei mellom togstasjon og Torp må være tilgjengelig for rullestolbrukere hele året, dersom det ikke er skyttelbuss må det være overbygg / varmekabler mht vær og snø. For dagens situasjon er det i perioder med mye snø vanskelig å komme til perrongen fra avstigningssted.</li> <li>8. Overbygg mellom skyttelbuss / overgang, stopp plass for skyttelbuss, annen kollektivtrafikk fra knutepunkt må tilpasses for av og påstigning av rullestoler, og være på en slik måte at snø ikke hindrer at man kan benytte seg av kollektivtrafikk.</li> <li>9. Viktig med gode markerte ledelinjer, markering av glassdører, gode kontrastfarger på søyler, dører og nivåforskjeller, og riktig belysning. Ledelinjer ute bør være varmekablet for at de skal være synlig på vinterstid.</li> <li>10. Dersom det skal være kiosk på stasjonen, er det viktig at denne er tilgjengelig for alle, at man kan komme inn med både manuelle og elektriske rullestoler.</li> </ol> <p>NHF ser det som viktig at brukerorganisasjoner blir tatt med tidlig planleggingen før endelige avgjørelser er tatt, for å kunne gi råd om hva som fungerer.</p>	
--	--

112	NHO Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er viktig at Bane NOR tar naturressursene på alvor og kartlegger hvilke konsekvenser valg av Stålaker-korridorene medfører.</li> <li>2. De økonomiske konsekvensene i form av tapte arbeidsplasser, økonomiske ringvirkninger for Larvik og regionen og tapte skatteinntekter er betydelige.</li> <li>3. NHO deler også rådmannen i Larvik sin bekymring for fremdriften til prosjektet, og ber om at de nødvendige avklaringer som skal til for å gjennomføre prosjektet gjøres, slik at det ikke blir forsinkelser. Viktig at kommunedelplanen vedtas innen juni 2019, for videre fremdrift.</li> <li>4. Bane NOR anbefaler Stålaker-korridorene og vektlegger her blant annet investeringskostnadene. Her ber vi om at hensynet til næringslivet og av tap av arbeidsplasser veies tyngre i vurderingen av traseévalg. NHO mener at Verningenkorridoren ivaretar naturressursene og næringslivets interesser. Det dreier seg om et betydelig antall arbeidsplasser, og NHO kan derfor ikke støtte opp under Bane NOR sitt forslag.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Kartlegging og konsekvensvurdering av naturressurser er utført i konsekvensutredningen etter Statens vegvesens metodikk (V712). Det vises også til revidert fagrapport naturressurser (ICP-36-A-25661) og til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.17.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.17, og til Bane NORs anbefalingsnotat</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>	

5. NHO støtter Bane Nor sin anbefaling om Indre havn, høy løsnings ved valg av stasjon i Larvik, og har ingen kommentarer her.	
--	--

114	Larviksantikvarene	Bane NORs kommentarer
Larviksantikvarene er en nyopprettet gruppe sammensatt av fagpersoner med lang erfaring og ulik kompetanse innen kulturminnevern.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fagrapporten beskriver kulturmiljø 38 (Larvik stasjon og Tollkammer) å ha stor verdi. Området har etter deres vurdering særlig høy verdi. Dette begrunner Larviksantikvarene blant annet i at det ligger to fredete bygninger innenfor området, og at den karakteristiske rekken av kjøpmannsgårder langs Storgata gir en viktig forbindelse mellom sjøen og den bakenforliggende bykjernen.</li> <li>2. Korridoren vil være visuelt skjemmende og forringe opplevelsesverdien i området. Den vil totalt skygge for de sentrale bygningene langs Storgaten med rekken av gamle godt bevarte kjøpmannsgårder reist etter bybrannen i 1792.</li> <li>3. «Munken», som er en viktig del av Larviks identitet, rives ved valg av lav løsnings. Bygningen vil også bli sterkt berørt ved høy løsnings, hvor traséen går svært nær før den går inn i tunnel.</li> <li>4. Kongeinskripsjonene både i fjellet mot Herregårdsbakken og Gyldenløves inskripsjoner i Herregårdsfjellet og Mesterfjellet vil bli direkte berørt. Larviksantikvarene ser at å flytte inskripsjonene er nevnt som en løsnings på dette. Dette frarådes sterkt. Dette er en særdeles krevende teknisk oppgave som trolig vil mislykkes. Flytting vil dessuten endre inskripsjonenes kontekst, og dermed påføre dem tap av høy autentisitet.</li> <li>5. For begge løsnings gjelder at traseen rammer byens eldste kulturmiljøer og helhetlige områder av nasjonal verneverdi med mange fredede enkeltobjekter. Det råder høy usikkerhet rundt mulighetene for å forhindre endringer i grunnvannstanden under Herregården og i hele området. Vibrasjoner under byggeprosessen vil ha stor negativ påvirkning.</li> <li>6. Generelt mener vi at den visuelle barrieren som den høye løsnings gir, vil gi store konsekvenser for området og byens kulturhistoriske opplevelsesverdi. Begge Indre havn løsnings har meget høy negativ konsekvens. Larviksantikvarene fraråder derfor sterkt valg av denne korridoren.</li> <li>7. Både høy og lav løsnings vil ha store negative konsekvenser. Slik det fremkommer i Fagrapport Konsekvenser i anleggsperioden vil lav løsnings ha 130 meter med løsmassetunnel nordøst for torget. Det vil sannsynligvis gi mulighet for å bevare flere bygninger i området Steinane. Ut ifra en kulturminnefaglig vurdering ser vi derfor umiddelbart minst ulemper ved å velge lav løsnings for Kongegata-korridoren.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Vurderingene som ligger til grunn er redegjort for i metodekapitlet i fagrapporten. Tema kulturminner og kulturmiljøer er utredet i henhold til metodikk for konsekvensutredninger i Statens vegvesens håndbok V712 (2014). Retningslinjer i Riksantikvarens veileder (rapport nr. 31-2003) om «Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar» har vært veiledende i vurderingene. For å synliggjøre og prioritere alle kulturminneverdier er det i denne utredningen lagt til et fjerde verdinivå inspirert av ICOMOS metode for spesielt tilpasset vurdering av kulturmiljø med høy og prioritert status.</i></li> <li>2. <i>Begge korridorene vil dessverre ha negative konsekvenser for omgivelsene, det er ikke mulig å unngå når det skal legges ny jernbane i en eksisterende by. Indre havn høy løsnings vil være en visuell barriere sett fra deler av byen, men den fysiske barrieren av dagens jernbane blir borte, og det historiske rundt jernbanestasjonen i Indre havn vil videreføres. Hensikten med sentral stasjonsplassering er å styrke byen. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Kongeinskripsjonene blir ikke direkte berørt, men terrenget omkring er foreslått tilbakeført etter anleggsarbeid.</i></li> <li>5. <i>Det vises til svar i punkt 2 over og til gjennomgående temakapittel 1.10.</i></li> <li>6. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.10 og til rapport om oppfølging av vedtak i Larvik kommune (ICP-36-A-25633).</i></li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>8. Høy løsning vil gi mulighet for en høyere bro over Farriselva, og dermed komme i mindre konflikt med kulturminnene der enn ved valg av lav løsning.</li> <li>9. Mest mulig bebyggelse bør bevares og sikres tilstrekkelig i byggeprosessen. Det er da spesielt viktig med vedvarende sikring av bygningene mot endringer i grunnvannsstanden og midlertidig sikring mot høye vibrasjonsnivåer.</li> <li>10. Det bør etterstrebtes midlertidig flytting av bygninger for reetablering etter at tunnelen er på plass. Registrering og lagring bør foregå etter antikvariske prinsipper.</li> <li>11. I de tilfellene der det ikke er mulig å bevare verneverdig bebyggelse bør nybygg tilpasses eksisterende bebyggelse.</li> <li>12. Overordnet bør dagens gate- og torgstrukturer gjenskapes i størst mulig grad etter endt anleggsarbeid.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. <i>Kongegata lav løsning er frarådet av Bane NOR på grunn av stor usikkerhet og høye kostnader. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4.</i></li> <li>8. <i>Det stemmer at høy og lav løsning i Kongegata gir noe ulik høyde i dette området. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>9. <i>Det vises til gjennomgående tema kap. 1.8. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>10. <i>Det vil gjøres ytterligere vurderinger i reguleringsplanfase og avbøtende tiltak for bebyggelsen vil foreslås- Merknaden tas også til orientering.</i></li> <li>11. <i>Det er Larvik kommune som er planmyndighet, dette faller inn under deres ansvarsområde.</i></li> <li>12. <i>Se svar i punkt 11 over.</i></li> </ol>
---	---

118	Gustavsven Transport	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lokalisert innerst på Hegdal. Bygget vil trolig bli direkte berørt av Verningenkorridoren, men driften vil bli mer berørt av Stålakerkorridoren.</li> <li>2. Gustavsven Transport AS er hoved transportør for Lett-Tak Systemer AS og ved valg av Stålaker Øst/Vest kan Gustavsven Transport stå i fare for å miste inntil 50% av sin omsetning.</li> <li>3. Tror at Stålaker Øst/vest vil kunne skape en del trafikale problemer i anleggsperioden.</li> <li>4. Velges Stålaker Øst / Vest og Lett-Tak systemer så kan Gustavsven Transport stå i fare for å miste 17 årsverk av ca 40.</li> <li>5. Gustavsven Transport AS er positive til ny trase, men mener at Verningen bør vurderes sterkere.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Bane NOR er oppmerksom på korridorenes påvirkning på Hegdal industriområde og man vil søke å ivareta berørte parter best mulig. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Se svar for punkt 1 i merknaden under merknad 120, Lett-Tak AS. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Se svar for punkt 1 i merknaden under merknad 120, Lett-Tak AS. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Se svar for punkt 1 i merknaden under merknad 120, Lett-Tak AS. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>	

120	Lett-Tak AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Valg av Stålaker Øst/Vest vil i betydelig grad påvirke Lett-Tak systemer AS. Primært i forbindelse med bygging av kryssende jernbanebro over fabrikk og eneste veiforbindelse, men muligens også under senere drift av jernbanen.</li> <li>2. Velges Stålakerkorridoren og det legges inn en 100 m byggesone sentrisk i foreslått trase, berøres helt sentrale funksjoner for videreføring av Lett-Tak Systemer sin produksjon på Hegdal.</li> <li>3. Det er usikkert om produksjon av elementer kan fortsette under slike forhold. Kan anta at produksjonen må reduseres med 50—60% til ca 100 000 m<sup>2</sup> pr år. I tillegg vil bedriften miste fortrinnet som elementer med de lengste spenn/størst bæreevne tilbyr markedet. Dette vil vare over en periode på 2-3 år, både gi kraftig redusert markedsandel, og åpne for konkurrerende virksomheter.</li> <li>4. I samme periode må bedriften kanskje redusere bemanning med 50% og ca. 80 personer må forlate bedriften.</li> <li>5. Ønsker at kommunen bidrar til at Vervingen alternativet blir foretrukket trasé.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Bane NOR er oppmerksom på Stålaker-korridorens påvirkning på Lett-Taks arealer og atkomst. Som følge av tidligere dialog med aktører på Hegdal og innkomne merknader i høringsperioden er det gjort en ny gjennomgang av korridoren. Her er påvirkning i anleggs- og driftsfase vurdert og spesielt bygging av jernbanebru, søyleplassering og atkomst, slik traseen ligger i teknisk hovedplan. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.11 hvor det er redegjort for vurderingen og dens konklusjoner.</i></li> <li>2. <i>I henhold til Jernbaneloven § 10, er det i utgangspunktet en byggegrense på 30 meter til hver side av jernbanesporet. De generelle byggegrensene kan fravikes. Byggegrenser vil være tema i reguleringsplanfasen og fastsettes i reguleringsplanen. I reguleringsplanprosessen vil det være naturlig at berørte parter, kommunen og Bane NOR vurderer hvilke byggegrenser som skal gjelde for Hegdal industriområde. Det vises også til gjennomgående temaer kapittel 1.11.</i></li> <li>3. <i>Det vises til pkt. 1 over. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Det vises til pkt. 1 over. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Det vises i denne forbindelsen til Bane NORs anbefalingsnotat. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></li> </ol>

123	Larvik Senterparti	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opptatt av at trasevalget ødelegger minst mulig dyrka jord. Bane NOR må sette i verk avbøtende tiltak for å oppnå dette.</li> <li>2. Fra start i planarbeidet må det tas inn punkter som sørger for at Bane NOR fjerner gammelt jernbanespor så raskt som mulig "når siste tog har gått", og at matjord som er fjernet fra trase til ny bane legges ut der den gamle gikk.</li> <li>3. Det må planlegges for midlertidig deponering av matjord, slik at denne raskt, enkelt og uten å bli forurenset kan legges ut på gammel trase.</li> <li>4. Det må også planlegges for å dyrke opp nye areal som erstatning for de som mister dyrka areal til ny trasé.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>En etablering av dobbeltspor mellom byene i Vestfold kan vanskelig unngå beslag av matjord, men det er jobbet med å minimere beslaget og det vil også være fokus i neste planfase. Avbøtende tiltak vil detaljeres ut i neste planfase.</i></li> <li>2. <i>Etterbruk av og eventuelt behov for planarbeid knyttet til dagens spor må avklares i samarbeid med kommunen. Bane NOR ønsker ikke å legge begrensninger på framdrift for nytt dobbeltspor ved å stille krav om parallell planlegging av etterbruk av dagens spor. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.15 og til retningslinjer om etterbruk av eksisterende bane.</i></li> <li>3. <i>Bane NOR imøteser innspill om arealer til midlertidige og permanente deponier fra grunneiere. Lokalisering av deponier vil være eget planarbeid og håndtering av dyrka mark vil være en viktig del av reguleringsplanfase og tilhørende prosesser, det vises til retningslinjer for naturressurser i denne planen.</i></li> <li>4. <i>Det henvises til kommentaren til merknad nr. 55 pkt. 3.</i></li> </ol>
126	Ringnes AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uavhengig av framtidig trasevalg foreligger en betydelig risiko for forringelse eller ødeleggelse av Farriskildene, med en potensiell kommersiell nedside for Ringnes AS.</li> <li>2. Det må foretas ytterligere forundersøkelser med mål om å identifisere tiltak og implementere tiltak for å redusere risiko for forringelse og ødeleggelse av Farriskilden. Det må også legges opp til en løpende overvåking av kildene før, under og etter byggeperioden.</li> <li>3. For at Ringnes AS skal være i stand til å opprettholde kommersiell drift i byggeperioden, understrekes viktigheten av at vi må sikres god adkomst for trailere/vogntog til Farrisfabrikken i anleggsperioden og når togtraseen står ferdig.</li> <li>4. Kongegata—alternativet, med stasjon sentralt plassert i sentrum og åpne strekninger ut mot sjøen, fremstår som det beste valget for Larvik.</li> <li>5. Et inngrep i det sårbare området rundt Farriskildene, vil kunne medføre forurensing, endring av den unike sammensetningen av vannet og i verste fall medføre at kildene forsvinner eller blir permanent ødelagt. Dersom kildene påføres</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Bane NOR er oppmerksom på risikoen knyttet Farriskildene. Temaet er behandlet i denne planen og vil være et viktig tema også i senere planfaser. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Bane NOR vil foreta nødvendige, oppfølgende undersøkelser i reguleringsplanfase, inklusive oppfølging av observasjonsbrønner.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Se punkt 1 over.</i></li> </ol>



uopprettelig skade vil dette være svært skadelig for merkevaren Farris og få langsiktige konsekvenser med en betydelig kommersiell nedside. En permanent ødeleggelse av kilden vil påføre oss et fremtidig inntektspotensial i milliardklassen.	
---	--

132	Hegdalringen 19-1 AS	Bane NORs kommentarer
Leietageren Alfa Tre as benytter hele eiendommen med bygningsmasse.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eiendommen har ingen arealer å avgi uten at det medfører store driftsproblemer og driftsstans hos leietager. Dette gjelder også i anleggsperioden.</li> <li>2. Hegdalringen 19-1 AS må ha forutsigbarhet i forhold til de bygningsmessige utvidelser som må gjøres for å møte leietageres krav til vekst og effektivisering.</li> <li>3. Hegdalringen 19-1 AS trenger avklaring så raskt som mulig slik at skadevirkninger av ny jernbane minimeres og slik at det vil være mulig å foreta en relokalisering uten skadevirkninger for leietagers virksomhet og arbeidsplasser.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Forutsigbarheten henger nøye sammen med de politiske vedtak som gjøres, først av kommunedelplan og deretter av reguleringsplan. Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.1.</i></li> <li>3. <i>Se punkt 2 over.</i></li> </ol>

135	Weta Eiendom AS og Larvik Fysioterapi AS	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Av de foreslåtte korridorene gjennom bysentrum mener de at det er to dårlige alternativer å velge mellom. Larvik kommune burde fått grundig utredet et tredje alternativ som ikke berører bykjernen i den grad som de foreslåtte korridorer vil gjøre.</li> <li>2. Unngå rasing av bysentrum i en 6-8 år periode. Har ikke noen tro på at det vil fremme sentrumshandel og byutvikling på sikt. Kan ikke se at det har vært tilfelle andre steder bortsett fra Oslo S.</li> <li>3. Trafikkavvikling til og fra en stasjon i Kongegata fra resten av kommunen synes vanskelig. Ikke alle kan gå eller sykle til stasjonen.</li> <li>4. Fare for store setningsskader på nabobebyggelse under anleggsperioden, deres bygg inkludert.</li> <li>5. Weta Eiendom må trolig stenge lokaler i deler av anleggsperioden som igjen vil medføre tap av leieinntekter samtidig med løpende drifts og fellesutgifter i Sameiet Torggården.</li> <li>6. Larvik Fysioterapi AS må trolig flyttes, som vil medføre økte utgifter. Regner med at disse ekstra påløpende utgiftene vil bli kompensert av Bane NOR.</li> <li>7. Av de to foreslåtte alternativer, mener Weta Eiendom og Larvik Fysioterapi at Indre Havn er den minst uheldige løsningen.</li> <li>8. Et tredje alternativ burde utredes på nytt og langt grundigere, og primært mener vi Bergeløkka burde være det foretrukne alternativ her.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1 og 1.13, samt til innledende kapitler i planbeskrivelsen.</i></li> <li>2. <i>Bane NOR er oppmerksom på at Kongegatakorridoren vil medføre utfordringer for næringsliv og beboere i sentrum. Det vises til gjennomgående tema i kapittel 1.8.</i></li> <li>3. <i>Trafikkavvikling tilpasset ny situasjon vil være del av reguleringsplanarbeidet. Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.16 samt supplerende trafikkanalyse for Larvik.</i></li> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7 og 1.17.</i></li> <li>6. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7 og 1.17.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>8. <i>Det vises til punkt 1 over, samt til gjennomgående temaer kapittel 1.14.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>	

137	Bryggerikvartalet AS v. advokat Steinar Sørli	Bane NORs kommentarer
Eiendomsselskapet Bryggerikvartalet AS er eier av eiendommen gnr. 3020, bnr. 981 i Larvik, hvor man driver kjøpesenteret AMFI Larvik. I tillegg kommer leieforhold med NAV og Voksenopplæringen. I butikkene i kjøpesenteret er		<i>For merknaden vises det til gjennomgående temakapittel 1.8. Merknaden tas til orientering.</i>

<p>det 180 ansatte, i NAV 110 ansatte og i voksenopplæringen 20 ansatte, i tillegg til elevene (90).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eiendommen vil berøres av Kongegatealternativet. Eiendomsselskapet Bryggerikvartalet AS er mest bekymret for utviklingen av området i og rundt Larvik sentrum forut for anleggsperioden, tiden under anleggsperioden, og tiden etter at den nye jernbanetraséen er ferdigstilt.</li> <li>2. Viktig at den valgte traséen ikke hindrer dagens kjøpesenterdrift og parkeringsmuligheter, men heller legger til rette for en videre utvikling av kjøpesenteret og sikre et levende bysentrum.</li> <li>3. Eiendomsselskapet AS er opptatt av at traséen blir lagt slik at den i minst mulig grad berører eiendommen som et handelssentrum. Viktigst vil det være at man planlegger anleggsperioden slik at kjøpesenteret kan fungere tilnærmet normalt, og at man i anleggsperioden klarer å opprettholde tilkomst og forhold for publikum som ikke medfører betydelige endringer folks handlevaner.</li> </ol>	
---	--

138	Larvik Næringsforening	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Differansen mellom Indre havn og Kongegata er liten når det tas hensyn til nytteberegningene. De samfunnsøkonomiske beregningsmodellene klarer ikke å ta opp i seg nytten av den økte fortettingen som attraktiviteten til en ny jernbanestasjon innebærer. Dette burde vært vurdert i utredningen av delutredningen "andre samfunnsmessige virkninger".</li> <li>2. Utbyggingen som er vist i mulighetsstudiene har en langt høyere tetthet og en bygningsutforming som bryter med tidligere bebyggelse i sentrum. Bane NORs vurdering av de visuelle og funksjonelle virkningene av Indre havn-alternativet er gjort med utgangspunkt i en situasjon hvor arealet er bebygget. Det kan ikke tas for gitt at befolkningen og politikerne i Larvik ønsker og vil tillate en så høy utnyttelse som Bane NORs vurderinger er basert på. En ny stasjon skaper ikke i seg selv mulighet for næringsutvikling. Det er ikke jernbanestasjonen i seg selv som skaper etterspørsel etter kontorlokaliseringer, men snarere det utvidete bolig- og arbeidsmarkedet som oppstår når InterCity er ferdig utbygget.</li> <li>3. Potensialet for næringsutvikling må ses i sammenheng med nåværende næringsarealer som beslaglegges og potensialet for etablering av nye næringsarealer og eventuelle konflikter knyttet til dem. I tillegg må endrede forutsetninger for eksisterende næringsarealer som berøres vurderes. Å flytte en bedrift vil være en betydelig kostnad hvor erstatningen som utbetales antagelig ikke dekker alle de ulempene som bedriften får ved å flytte. Dette er en utfordring.</li> <li>4. Ny jernbanetrasé kan gi muligheter for næringsutvikling på nye arealer, og gi Larvik høyere attraktivitet enn i dag. Økt tilgjengelighet og attraktivitet må imidlertid vurderes opp mot større konkurranse fra nabokommunene når reisetiden</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til omtale av dette temaet i planbeskrivelsene kapittel 4.5.3, sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser, til gjennomgående temaer kapittel 1.17 her og til Sammenstilling og anbefaling Stokke – Larvik.</i></li> <li>2. <i>Planforslaget som foreligger tar ikke utgangspunkt i noen av mulighetsstudiene som er utarbeidet som selvstendige prosjekter i løpet av planperioden i regi av Larvik kommune. Tetthet av boliger og arbeidsplasser ved knutepunktene følger de overordnede målene for InterCity. Bane NOR foreslår en fortetting rundt stasjonen fordi dette erfaringsmessig vil være attraktive arealer for utvikling, og fordi en slik utvikling vil øke antall togreisende og bidra til mindre privatbilisme. Det er kommunen som har ansvaret for arealutviklingen i kommunen, også de arealene som ligger i tilknytning til ny stasjon i Larvik.</i></li> <li>3. <i>Det er kommunen som har ansvaret for å vurdere hvilke arealer som egner seg for næringsutvikling. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.17.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

<p>forkortes. Konkurransforholdet bedrifter som dekker et lokalt marked har i dag vil bli forskjøvet når reisetiden nord- og sørover forkortes. Kortere reisetid med jernbanen gjør det mulig å tiltrekke seg arbeidskraft fra et større område, men det skaper også en større konkurranse om lokal arbeidskraft fordi arbeidsmarkedet blir større.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. For Larvik er også spørsmålet om veksten fremover vil være avhengig av om bedriftene som har nytte av en ny jernbanestasjon for å skaffe seg nødvendig arbeidskraft betjener et lokalt eller et regionalt marked. Med den lave befolkningsveksten og økt konkurranse fra nærliggende byer vil det være lav vekst for bedrifter som betjener det lokale markedet. For bedrifter som opererer i et regionalt (eller nasjonalt/internasjonalt) marked vil et større bolig - og arbeidsmarked gi både større muligheter og mer konkurranse om arbeidskraften. For slike bedrifter vil Larviks attraktivitet som bolig – og arbeidssted bli viktig.</li> <li>6. Det er en vesentlig svakhet i vurderingen av de samfunnsmessige konsekvensene mht arbeidsplasser og ringvirkninger for steinindustrien at konsekvenser direkte knyttet til uttak av Larvikitt ikke er omtalt i et næringsperspektiv.</li> <li>7. Stållaker-korridoren har klart størst negative konsekvenser for dagens næringsaktører på Hegdal. Det bør, som en del av konsekvensutredningen, vurderes avbøtende tiltak for de bedriftene som rammes direkte, og for de som får endre betingelser på grunn av endringer i transportsystemet m.m.</li> <li>8. For steinindustrien og den etablerte industrien i Hegdalområdet vil valg av Verningenkorridoren være en betydelig lettelse, og begrense usikkerheten for fremtiden. Nødvendige investeringer, fornyelse av leieavtaler m.v. i perioden fram mot byggestart, vil være en stor utfordring. Hvor virksomhetene som blir direkte berørt av Stållaker- korridor øst vil relokalisere seg er også høyst usikkert. Her kan mange arbeidsplasser bli borte fra Larvik. Mange av virksomhetene i området er svært transportintensive, og vil i en evt byggeperiode bli sterkt påvirket. Dette kan være kritisk for flere enn de direkte berørte.</li> <li>9. Metoden som brukes favoriserer Indre havn-korridoren. Dersom referansealternativet var uten en barriere i indre havn, ville ny stasjon i Indre havn tilføre en ny barriere og dermed kommet dårligere ut metodisk.</li> <li>10. Virkninger som følge av arealbeslag og endret vegsystem i eksisterende næringsområder omfattes ikke av utredningen og bør belyses.</li> <li>11. Virkningene for bedriftene som berøres direkte eller indirekte på Hegdal og andre steder omfattes ikke i konsekvensutredningen og bør belyses.</li> <li>12. Endrede økonomiske betingelser for eksisterende virksomheter er ikke vurdert i konsekvensutredningen og bør belyses.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>Det vises til gjennomgående tema i kapittel 1.17.</i></li> <li>7. <i>Det vises til gjennomgående tema i kapittel 1.11.</i></li> <li>8. <i>Det vises til gjennomgående tema i kapittel 1.11 og Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></li> <li>9. <i>Statens vegvesens håndbok V712 er lagt til grunn som metode for konsekvensutredningen ihht kravene i planprogrammet, som er fastsatt av Larvik kommune i desember 2017. Dette er den mest anvendte metoden for denne typen konsekvens-utredninger i</i></li> </ol>
---	--



<p>13. Konsekvensene lokalt ved at næringsarealer beslaglegges og bedriftene må flytte - enten innenfor kommunen eller til andre kommuner - er ikke beskrevet og bør belyses.</p> <p>14. Boligbystreget kan generelt sett være en god delstrategi, men alternativet legger til grunn en svært høy utnyttelse med stor bebyggelse i Indre havn samtidig som jernbanen vil være en visuell barriere.</p> <p>15. Kongegata-alternativet innebærer en transformasjonsmulighet og revitalisering for det historiske sentrum rundt torget med en blanding av eksisterende og ny næringsvirksomhet. Bane NOR viser at Kongegata har et vesentlig større utbyggingspotensial rundt ny stasjon for både arbeidsplasser og boliger. Samtidig vil indre havn frigjøres og kan utvikles over tid. Utbyggingen innebærer en stor utfordring for berørte næringsdrivende og beboere som må flytte, og som det må settes i verk tiltak for å ivareta før, under og etter bygging.</p> <p>16. Betydningen av å få vedtatt en kommunedelplan bør vektlegges i den videre prosessen. Dersom det blir utsettelse av byggingen av dobbeltspor og ny stasjon vil de gi Larvik en dårlig posisjon i den regionale konkurransen om arbeidsplasser og arbeidstakere.</p> <p>17. Larvik næringsforening anbefaler stasjonslokalisering i Kongegata fordi potensialet for bolig- og næringsutbygging er størst her.</p> <p>18. Materialet for korridorvalg er etter Larvik næringsforenings vurdering mangelfullt, og det er uenighet mellom Bane NOR og steinindustrien om virkningene som er vurdert.</p> <p>19. De økonomiske konsekvensene ved grunnerv, tap av arbeidsplasser, ringvirkninger for øvrig næringsliv og erstatninger til driverne, både stein og andre direkte berørte, er ikke beregnet, og kan endre regnestykket vesentlig. Ut fra de foreliggende opplysninger om betydelige næringsmessige ulemper ved Stålakerkorridoren, er deres anbefaling at Verningenkorridoren velges.</p>	<p>Norge. Referansealternativ er definert i henhold til metodikken, og barrieren er der også i dagens situasjon.</p> <p>10. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå i henhold til vanlig praksis for kommunedelplaner. Nærmere vurderinger vil gjøres i reguleringsplanfasen, når tiltaket fastsettes og arealbeslaget er mulig å vurdere mer nøyaktig.</p> <p>11. Virkningene i anleggsfase er vurdert på et overordnet nivå, se gjennomgående temakapittel 1.11 samt fagrapport Konsekvenser i anleggsfasen. Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.17.</p> <p>12. Se svar i punkt 11 over.</p> <p>13. Se svar i punkt 11 over.</p> <p>14. Planforslaget har kun vurdert alternativenes egnethet som knutepunkt. Se svar i punkt 2 over.</p> <p>15. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.8.</p> <p>16. Merknaden tas til orientering.</p> <p>17. Merknaden tas til orientering.</p> <p>18. Bane NOR har supplert utredningsmaterialet, blant annet vurdering for steinindustrien. Det vises til Tilleggsutredning for steinindustrien i Larvik.</p> <p>19. Det vises til Bane NORs Sammenstilling og anbefaling.</p>
---	---

141	Lundhs Labradoreksport AS v. advokat Steinar Sørli	Bane NORs kommentarer
	<p>Lundhs Labradoreksport AS er eier av eiendommen Torget 11, gnr. 3020, bnr. 2300. Eiendommen er på 1 214,6 m<sup>2</sup> og vil bli berørt av den planlagte traséen for Kongegata alternativet.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ved vurderingen av trasevalg og inngrep i eiendommen bør man ta i betraktning at eiendommen har to bygninger som er registrert i Sefrak (163032619 og 163068761) som bevaringsverdige.</li> <li>Lundhs Labradoreksport AS anmoder at man bør ta bevaringsverdien av bebyggelsen i betraktning ved planleggingen, og da slik at i hvert fall selve bebyggelsen om mulig blir bevart.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bane NOR er oppmerksom på bygningens verdi. Bygningen foreslås gjenoppbygget etter anleggssperioden dersom Kongegatakorridoren velges.</li> <li>Kulturminner og kulturmiljø er et av temaene som er utredet i konsekvensutredningen, og som dermed er vurdert i de sammensatte verddivurderingene i kommunedelplanen. Bevaringsverdige bygninger er forsøkt unngått revet i planprosessen, men der hvor dette ikke har vært mulig, er det i</li> </ol>

	<p>noen tilfeller foreslått tilbakeføring etter anleggsfase. Torget 11 er ett av få bygg hvor dette er foreslått. Videre planprosess vil vurdere i detalj hvilke bygg som er aktuelle å tilbakeføre.</p>
--	--

143	Langestrands Nyttige Selskab	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ber politikerne ta inn over seg at det er mange av innbyggerne i kommunen som ønsker et annet alternativ utredet bedre.</li> <li>Kan ikke se at Indre havn eller Kongegata vil styrke byens sentrum eller handelsvirksomheten i framtiden.</li> <li>Begge alternativene har store utfordringer for kommunens beboere, bedrifter og handelsvirksomhet.</li> <li>Ber om at innbyggernes alternativ konsekvensutredes.</li> <li>Ber om at Kongegata settes opp mot trasé fra innbyggerne. Det vil være demokratisk feil å avvise dette.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Merknaden er rettet til Larvik kommune.</li> <li>Bane NOR er ikke enig i punktet. Det vises til fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger.</li> <li>Bane NOR erkjenner at begge korridorer er en utfordring for Larvik sentrum, og spesielt Kongegatakorridoren mht. eksisterende bebyggelsesstruktur og bymessige funksjoner. Det vises til gjennomgående kapittel 1.1 til 1.5.</li> <li>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14 og 1.15.</li> <li>Se svar i punkt 4 over.</li> </ol>

144	Fagforeningsklubben hos Lett-Tak Systemer AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>LTS har ca. 160 ansatte og er en nisjebedrift med egen opplæring av ansatte og utviklings arenaer som ikke uten videre kan brukes i andre bygg relaterte fag eller bedrifter.</li> <li>Jernbaneutbyggingen vil mest sannsynlig medføre at mange arbeidere må bytte fag, arbeidsområder eller omskoleres om bedriften må flyttes eller redusere produksjon under bygging av jernbanebro over firmaets områder.</li> <li>Oppsummert opplever LTS en økende engstelse blant arbeiderne for at denne omfattende utbyggingen skal påvirke bedriftens framtidsutsikter på en negativ måte.</li> <li>Mange er usikre på om bedriften må flytte eller redusere kraftig på grunn av utbyggingen.</li> <li>Arbeidstakersiden/klubben på LTS støtter ledelsens synspunkt og ønske om trasevalg skal bli Verningen korridoren da dette vil være den mest skånsomme for LTS. Det samme vil gjelde for alle andre arbeidsplasser på Hegdal industriområde som ligger i Veien for jernbanetraseen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Merknaden tas til orientering.</li> <li>Bane NOR er oppmerksom på korridorenes påvirkning på Hegdal industriområde og vil ivareta berørte parter best mulig. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11</li> <li>Se svar i punkt 2 over.</li> <li>Bane NOR har forståelse for at planleggingen medfører usikkerhet for mange berørte bedrifter og enkeltpersoner. Politisk vedtak av korridor for jernbane vil redusere usikkerheten knyttet til korridorvalg.</li> <li>Merknaden tas til orientering.</li> </ol>

147	Felumb Eiendom AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Påpeker det svært uheldige i at Larvik kommune har stilt seg slik det nå bare er to alternative plasseringer av ny jernbanestasjon. Begge alternativene har klare svakheter, og et tredje alternativ burde utredes.</li> </ol> <p>Hvis man velger Kongegata-alternativet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Byen blir lagt død i en lang periode. Oppnår det motsatte av Stortingets ønske om en sentrumsnær</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.</li> <li>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8. Merknaden tas til orientering.</li> <li>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14, og til planbeskrivelsens omtale av</li> </ol>

<p>stasjon. «Ødelegger sentrum for å få en sentrumsnær stasjon».</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Sandefjord og Hamar får ikke sentrumsnære stasjoner. Det er ikke godt definert hvor nært sentrum en sentrumsnær stasjon skal ligge.</li> <li>4. Torget 6 har spesiell arkitektur som ikke ør ødelegges. Leietaker berøres sterkt av en evt. riving, og også til en evt. nærføring dersom bygget kan bestå.</li> <li>5. Påpeker at stasjon i Kongegata vil ha store miljøkonsekvenser med store CO<sub>2</sub>- utslipp.</li> <li>6. Mener det er urealistisk å tro at arealet på Indre havn vil forbli åpent, og at Indre havn vil bli fortettet uansett om det bygges stasjon der eller ikke.</li> <li>7. Felumb Eiendom og L. Felumb vil påvirkes i stor grad av Kongegata-alternativet. Ser allerede nå at markedet for utleie har blitt vanskeligere.</li> <li>8. Mener Bane NORs kalkuleringer for Kongegata inneholder en rekke utelatelser. Det er ikke tatt hensyn til hva nye leiligheter vil koste for de som må flytte, ei heller hva gjenoppbyggingen av sentrum vil koste.</li> <li>9. Publikum finner andre handlemønstre og arenaer.</li> <li>10. Kongegata-alternativet vil gi trafikk og parkeringsproblemer i et ellers trangt sentrum. Trafikkproblemene i byggeperioden vil bli svært store og føre til en kraftig reduksjon i handelen.</li> <li>11. Flere historiske forretninger vil opphøre.</li> <li>12. Ved valg av Kongegata-alternativet, vil Bane NOR få frigitt store områder som de med stor sannsynlighet vil bygge ut, og dette minimaliserer fjordbyversjonen.</li> </ol>	<p><i>Andre samfunnsmessige virkninger, kapittel 4.6.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. <i>Bane NOR er oppmerksom på Felumbgårdens verdi som funksisbygg, men i denne planfasen ser det likevel ikke ut til at bygget kan bevares. Omfanget av tiltaket vil detaljeres ut i reguleringsplanfasen, som vil kunne gi noe andre konsekvenser.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li>6. <i>Det er Larvik kommune som har ansvar for kommunens arealutvikling. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>8. <i>Bane NORs kostnadsestimering av de ulike korridorene er så nøyaktige som mulig på et overordnet nivå. Utenom beregnet kostnad for Bane NORs egne ansvarsområder er det inkludert kostnader for grunnverv og reetablering av terreng. Det vises til Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse og til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> <li>9. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8. Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>10. <i>Se svar i punkt 9 over.</i></li> <li>11. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>12. <i>Det er Larvik kommune som har ansvar for kommunens arealutvikling.</i></li> </ol>
--	--

148	L. Felumb AS	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Av alternativene som Bane NOR har lagt fram som mulige trasé- og stasjonsalternativer mener de at Indre Havn er den beste da stasjonsplassering i Kongegata vil gi flest negative konsekvenser for Larvik sentrum.</li> <li>2. Flere sentrale bygg vil måtte rives. Det varsles også at det ikke kan bygges noe over traseen.</li> <li>3. Over traseen vil det bli et åpent sår i bybildet, og det er uklart hva dette området skal brukes til. Deres forretning i Felumbgården står i fare for å bli revet. Bygget er en av få virkelige funksisbygg i byen og bør ha en arkitektonisk verdi som er verdt å bevare.</li> <li>4. Den største utfordringen og de største negative konsekvensene kommer i forbindelse med byggeperioden som påvirker omsetningen.</li> <li>5. Er redd en lang byggeperiode vil ta knekken på dem og andre sentrumsbutikker. Det tar lang tid å gjenetablere handelsmønsteret som endres.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering. Dette er i henhold til Bane NORs anbefaling.</i></li> <li>2. <i>I reguleringsplanfase vil løsninger for byen detaljeres, inkludert påvirkning fra anleggsgjennomføring og eventuell etterbruk av arealer over traseen. Det vises for øvrig til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li>3. <i>Arealbruk vil vurderes og planlegges i reguleringsplanfasen, og det vil være naturlig og nødvendig med involvering fra kommunen og andre aktører. Bane NOR er oppmerksom på Felumbgårdens verdi som funksisbygg, men i</i></li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Avbøtende tiltak under byggeperioden vil kun delvis hjelpe, da enkelte av varene krever visse volum for å få lov til å kunne selge disse. Mister de disse merkene pga manglende salg, vil L. Felumb AS også etter byggeperioden ha store problemer med å gjenopprette omsetningen.</li> <li>7. Forstår det slik at kun de som blir direkte berørt av byggeperioden får erstatning. De av byens næringsdrivende som ikke blir direkte berørt av byggingen og som mister omsetning på grunn av manglende kunder i sentrum, vil kunne stå i fare for å måtte stenge.</li> <li>8. Stasjonsplassering i seg selv skaper ikke økt attraktivitet for et sentrum, men det er de investeringer, nybygging og fortetting som en moderne jernbane fører med seg som skaper et mer attraktivt sentrum. Investeringstilviljen rundt en jernbane i Indre havn være langt større enn en stasjonsplassering i Kongegata.</li> <li>9. Vil det være nok investeringsvilje til både å utvikle området rundt dagens Larvik torg, rundt en stasjon i Kongegata og en utvikling av indre havn? Er skeptiske med hensyn til Larvik kommunes økonomi.</li> <li>10. Mener at Indre havn-korridoren er alternativet som ivaretar Larvik.</li> </ol>	<p><i>denne planfasen ser det likevel ikke ut til at bygget kan bevares. Omfanget av tiltaket vil detaljeres ut i reguleringsplanfasen, som vil kunne gi noe andre konsekvenser.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li>5. <i>Se svar i punkt 4 over.</i></li> <li>6. <i>Se svar i punkt 4 over.</i></li> <li>7. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> <li>8. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger.</i></li> <li>9. <i>Bane NOR er enig i at utvikling av både området rundt torget i sentrum og Indre havn vil være krevende og vil kreve god styring fra kommunens side.</i></li> <li>10. <i>Merknaden tas til orientering. Dette er i henhold til Bane NORs anbefaling.</i></li> </ol>
---	---

152	Norsk Bergindustri	Bane NORs kommentarer
	<p>Norsk Bergindustri viser til brev fra Bane NOR datert 13.12.18 og e-post fra regiongeologen datert 18.12.18:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR fraråder Verningenkorridoren, men det er denne som er minst uheldig for larvikitten (13.12.18).</li> <li>2. Regiongeologen har hele tiden frarådet trase gjennom Stålaker-Gjerstadorrådet pga problematisk utnyttelse av larvikitressursene (18.12.18).</li> <li>3. Norsk Bergindustri har sett på plandokumentene og finner at det i planbestemmelsene står at en skal redusere tap av ressurser.</li> <li>4. Under diverse ligger Bane NORs vurdering av naturressurser, der står det at det ikke skal vurderes økonomisk verdi på ikke prissatte tema som inkluderer larvikitt, men at en kan gjøre det for f.eks. jordbruksjord. Norsk Bergindustri mener det i høyeste grad bør vektlegges en verdisetting av larvikitt.</li> <li>5. Å hindre uttak og massiv lokal verdiskaping når en kan velge annerledes for relativt like kostnader er svært uheldig og uhensiktsmessig.</li> <li>6. Norsk Bergindustri anbefaler at Verningenkorridoren velges framfor de to Stålakertraseene, av hensyn til berørte larvikitressurser av lokal, nasjonal og internasjonal betydning.</li> <li>7. Norsk Bergindustri ber om at Bane NOR pålegges å dokumentere sikringssone slik at dette foreligger i forkant av Larvik kommunes politiske behandling av saken i juni.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det er flere faktorer som ligger til grunn for anbefalingen av Stålakerkorridoren framfor Verningen, larvikitt og påvirkning utgjør en mindre del av dette. Dette er det redegjort for i Bane NORs Sammenstilling og anbefaling. For larvikitten sin del henvises det til tilleggsutredning steinressurser og revidert fagrapport naturressurser.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Planbestemmelsene legger føringer for neste planfase, og i optimalisering av dobbeltspor skal det legges vekt på å redusere tap.</i></li> <li>4. <i>Se punkt 1</i></li> <li>5. <i>Se punkt 1</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering. Det vises også til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></p>



153	Fellesforbundet Vestfold, LO Larvik	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stålakerkorridorene vil komme i konflikt med både nåværende og kommende arbeidsplasser. Det gjelder for steinindustrien, men også to bedrifter på Hegdal industriområde.</li> <li>2. Fellesforbundet og LO har mottatt sterke signaler fra medlemmer og tillitsvalgte om Bane NOR sitt forslag. Stålakerområdet har betydelige forekomster av Larvikitt av høy kvalitet. Lundhs AS, Alfa Tre AS og Lett-tak AS har sine produksjonsarealer som hindres av planlagte Stålaker korridoren. 160 arbeidsplasser kan gå tapt eller bli flyttet ut av Larvik kommune, samt miste muligheten for 38 nye arbeidsplasser.</li> <li>3. På Hegdal industriområde vil en jernbanebru over produksjonslinjer og produksjonsbygg vanskeliggjøre produksjon og i verste fall innebære at en suksessfulle industribedrifter kan bli nedbygget eller flyttes ut av kommunen.</li> <li>4. Sysselsettingssituasjonen i Larvik kommune er ikke god nok og det er behov for flere arbeidsplasser innen industri og industrirelaterte virksomheter.</li> <li>5. Priskforskjellen mellom de ulike alternative traseer er ikke skremmende sett i et 100 års perspektiv som jo er aktuelt med store endringene med jernbane.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2, 1.11 og 1.17.</i></li> <li>2. <i>Det henvises til Tilleggsutredning om steinindustrien og oppdatert naturressursrapport. Stålakerkorridoren er anbefalt fordi den svarer bedre på måloppnåelse og har færre negative konsekvenser enn Verningenkorridoren har..</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til Bane NORs Sammenstilling og anbefaling fra desember 2018.</i></li> </ol>	

154	St1 Norge AS	Bane NORs kommentarer
<p>St1 Norge AS eier eiendommen med hhv. gnr / bnr 3020/1975, 3020/1976, 3020/1978 og 3020/1980 i Larvik, hvor selskapet driver en bemannet Shellstasjon.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. St1 Norge er opptatt av at forholdene rundt stasjonen ivaretas på best mulig måte, slik at driften kan fortsette mest mulig uberørt i sin nåværende form. Planen beskriver ikke i detalj hvordan slike forhold kan bli berørt ved den aktuelle eiendommen, men selskapet ønsker at fysiske inngrep begrenses til et minimum.</li> <li>2. I forbindelse med vegomlegging i Larvik sentrum, ser St1 Norge det som mest hensiktsmessig at Kongegatakorridoren blir valgt som endelig alternativ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1 Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>	

158	Fritzøe Eiendom	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Togstasjon i Kongegata vil ha positive virkninger for en fremtidsrettet byutvikling ved å fjerne dagens fysiske barriere mellom by og sjø. Indre havn vil gi et markert skille i all fremtid.</li> <li>2. Virke samlende på sentrumsstrukturen, samt frigi nye områder for utvikling.</li> <li>3. Alternativet har minst negativ innvirkning på det kulturhistoriske miljøet i Hammerdalen og i den historiske by-aksen Herregården-Tollerodden.</li> <li>4. Gjør det mulig å opprettholde jernbanen som transportmiddel under anleggsperioden. Langvarig nedstenging vil svekke jernbanen som transportmiddel i regionen og sannsynligvis øke bruk av privatbiler.</li> <li>5. Det er viktig at politikere, næringsliv, byen og fylket står samlet om ny jernbanekorridor. Lokal uenighet</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Fagrapporter som er gjennomført i utredningsfasen viser at stasjonslokalisering i Indre havn har minst like store fordeler for fremtidig byutvikling, samtidig som det har færre negative konsekvenser i en lang anleggsfase.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>Det er ulike oppfatninger av hva som er fremtidsrettet tilrettelegging av byens arealer og hvordan offentlig transport</i></li> </ol>	

<p>vil være ødeleggende for framdrift og prosess, og vil kunne føre til statlig nedprioritering.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Indre havn-korridoren er i strid med vanlig oppfatning av hva som er fremtidsrettet tilrettelegging av området mellom byen og strandlinjen.</li> <li>7. Indre havn vil være svært negativ for utvikling av nærings- og boligområdene på Sanden, og i Hammerdalen med Fritzøe Møller og Saggården. Industriområdet i Hammerdalen har klare verneverdige kvaliteter.</li> <li>8. Indre havn vil ha betydelig negativ påvirkning på utvikling av Indre havn fra Sanden mot Tollerodden til beste for byen. Fritzøe eiendom er uenig med konsekvensutredningen i at området mellom ny jernbanetrasé og sjøen vil ha en realistisk mulighet for utnyttelse i bymessig sammenheng.</li> <li>9. Kongegata medfører sanering av et betydelig antall boliger, men vil styrke næringsgrunnlaget i byen og medføre muligheter for en revitalisering av det etablerte sentrum.</li> <li>10. Kongegatakorridoren har en positiv beliggenhet for gangadkomst mellom jernbanestasjonen fra/til Bergeløkka, hvor det kan bygges opptil 500 nye boliger, og utvikles betydelig næringsvirksomhet.</li> <li>11. Forutsetter at det velges en trasé som i minst mulig grad berører ressursene for eksisterende og fremtidig steinindustri i Larvik.</li> <li>12. Understreker viktigheten av at det foretas en ny og grundig utredning av den betydning som trasevalget har for steinindustrien i Larvik.</li> </ol>	<p><i>fungerer i dette. Indre havn-korridoren høy løsning svarer godt på Bane NORs mål om dette.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. <i>Bane NOR mener dette ikke medfører riktighet, men at en stasjon i Indre havn bygger opp under videre utvikling av områdene i nedre del av byen.</i></li> <li>8. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>9. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>10. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>11. <i>Bane NOR mener at anbefalte trasé ikke medfører store ulemper for steinindustrien, og viser til at begge korridorer berører mineralressurser av stor verdi. Det henvises til Tilleggsutredning om steinindustrien i Larvik, ICP-36-A-25666.</i></li> <li>12. <i>Se svar i punkt 11 over.</i></li> </ol>
--	--

162	Byens velforeninger samt prosjektgruppe Bergeløkka	Bane NORs kommentarer
	<p><i>Merknaden er på vegne av Langestrand Nyttige Selskab, Fortidsminneforeningen Vestfold, Larvik Bys Vel, Prinsekvartalet Borettslag og Sameie, Karlsrogata Borettslag, Eierseksjonssameiet Trygves gata 1-3-5, Prosjekt-gruppen for Bergeløkka-forslaget samt 2 enkeltpersoner. Forslaget er illustrert med 3D-tegninger som ikke er gjengitt her.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Viser til alternativt forslag til jernbanetrasé fremmet av flere velforeninger i november 2017. Forslaget går ut på å etablere ny InterCity-trasé nord for det sentrale Larvik. Prosjektgruppen har illustrert hvordan alternativet kan realiseres for fremtidens Larvik.</i></li> <li>2. <i>Konklusjon: Avgjørelse om korridor- og stasjonsvalg i juni 2019 utsettes. Bane NOR bør pålegges av våre lokalpolitikere å utrede dette forslaget til stasjonsplassering på Bergeløkka, alternativt på Bommestad, og jernbanetrasé nord for det sentrale Larvik slik det her er beskrevet.</i></li> <li>3. <i>Traseen går fra knutepunkt Furustad, til å begynne med i Verningenkorridoren og videre i fjelltunnel gjennom Bommestadåsen ved/under Verningen. Traseen fortsetter deretter på viadukt over Bommestad der man hvis ønskelig kan anlegge en stasjon tilsvarende stasjonen i Indre havn, og i bru over Lågen og Elveveien, like syd for den gamle E18 brua på Bommestad. Videre i fjelltunnel vestover fra Kverken og følger i fjelltunnel ca. samme trase som nedlagt E18, og</i></li> </ol>	<p><i>Merknad 1-10: Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2. Det vises også til Temarapport Bergeløkka, ICP-36-A-25774.</i></p>

deretter i kulvert i gml. E18- traseen nord for Månejordet der det er løsmasser, med fortsettelse i fjelltunnel under den gamle Larviksporten. Traseen går videre på åpen viadukt på ca. 200 m lengde nord for Bøkeskogen og syd for E18. Traseen føres inn på nordsiden av Bergeløkka med en stasjon på toppen av Bergeløkkaplatået. Fra stasjonen som ligger på ca. kt. 42, føres traseen videre på bru/viadukt over den nye trafikkmaskinen på Farriseidet nord for de nye rundkjøringene og syd for den nye E18 brua. Den østre av disse rundkjøringen ligger på ca. kt. 34. Traseen går så via en skjæring og inn i den nye fjelltunnelen i Martineåsen. For å passere trafikkmaskinen med det nye veisystemet på Farriseidet samt etablert avkjøring til nye E18, tenker man seg at traseen får en stigning på litt over 1,3 % for å kunne passere over Skyveien uten lokalt å måtte legge om/senke Skyveien. Etter passering av Skyveien ser man for seg en «nedstigning» av traseen på ca. 1,4 % for å kunne treffe innslagspunktet på kt. 37 til den nye tunnelen i Martineåsen. Det er også mulig å legge om deler av Skyveien slik at jernbanesporet kan gå under veien. Denne tunneltraseen vil for det meste gå i fjell. På de få stedene hvor tunnelen ikke kan gå i fjell, etableres denne i løsmasser. NB: Tunnelen skal ikke gå ned til de samme dybder som den nye tunnelen for E18, men følge den anbefalte maksimale stigningen på 1,25%. Bane NOR tillater også at traseen over en kortere strekning kan ha en stigning på inntil 1,7%.

4. Støyen fra en åpen viaduktløsning forbi Bøkeskogen vil være minimal i forhold til tidligere støy fra biltrafikk på gml. E18. Med helsveisede skinner som man nå bruker, og en viadukt formet som et trau med støydempende betongmurer på hver side, føres den lille støyen som forekommer «rett til værs», og man vil kun høre et svakt sus når toget passerer.
5. Der hvor traseen går over løsmasser, må grunnen evt. kalk-sement stabiliseres. På steder med evt. svak eller mindre bæredyktig leire, kan man også kombinere KS-stabilisering med vektkompenserende tiltak som EPS. EPS kan også benyttes til terrengjustering med armert betongplate over og evt. også på siden.
6. En togstasjon på Bergeløkka må kunne sies å oppfylle betingelsen om en sentrumsnær stasjon på lik linje med en stasjon i Bøkelia. På denne måten unngår man å rasere deler av Larvik sentrum m.m. Stasjonen på Bergeløkka vil kunne få tilstrekkelig areal både for parkering av privatbiler, for reisende som skal med toget, samt plass til bussterminal og taxioppstillingsplasser.
7. Nå er man også i gang med en ny kryssløsning på Farriseidet med direkte avkjørsel og vei opp til Bergeløkka og Øvre Bøkeligate, og følgelig en direkte avkjørsel fra kryssets opp til en evt. ny stasjon på Bergeløkka.
8. Lengden på den foreslåtte traseen er ca. 470 m kortere enn den korteste av traseene som Bane NOR har foreslått, regnet fra Furustad i Sandefjord til innslaget i Martineåstunnelen. Besparelsen i reisetid ved en vesentlig kortere trase gir også store samfunnsmessige

gevinster dersom man legger til grunn sekundkalkulasjon og nøkkeltall for hvert spart sekund i reisetid.

9. Bane NOR opplyste på et formannskapsmøte den 13.03.19 at man i forbindelse med Inter-City trafikken sentralt i Vestfold (f.eks ved Tønsberg), kan regne med en samfunnsmessig gevinst på ca. 1 milliard kroner for hvert minutt i tidsbesparelse. For Larvik sin del ble det også opplyst at den samfunnsmessige gevinsten her var noe mindre. Med en kortere reisestrekning på ca. 470 m i forhold til den korteste av Bane NORs foreslåtte traseer på nevnte strekning, vil man da oppnå store samfunnsmessige økonomiske besparelser, avhengig av hvilken gjennomsnittshastighet man kan regne med på strekningen.
10. Traseen får minimale konsekvenser for eksisterende bebyggelse. På strekningen fra Elveveien og frem til den nye trafikkmaskinen på Farriseidet, er det ingen bebyggelse og følgelig heller ingen bygg som må rives. Staten eier også grunnen til den gamle E18, slik at man heller ikke langs gml. E18 behøver å ekspropriere tomtgrunn. På den samme strekningen kan Bane NOR arbeide mer eller mindre uforstyrret og behøver i liten grad å ta hensyn til eksisterende infrastruktur eller virksomheter og beboere, eller til alle husstander som har investert i energibrønner. Trafikken på eksisterende jernbanetrase kan gå uforstyrret i hele byggeperioden.
11. Verningenkorridoren vil være den beste løsningen for steinindustrien (kfr. region geologen samt steinindustrien selv). Steinindustrien uttaler at Stålakerkorridoren øst rammer steinindustrien hardt og gir betydelige negative ringvirkninger for lokalsamfunnet. I tillegg kan trasevalget over Stålakerkorridoren føre til at Lett-Tak Systemer AS i verste fall må flytte til et annet sted som ikke nødvendigvis blir i Larvik Kommune.
12. Ved bygging av jernbanen må kanskje Lett-Tak AS redusere bemanningen med over 50%. Samfunnsøkonomisk analyse AS har beregnet at de direkte konsekvensene og ringvirkningene for lokalsamfunnet, vil utgjøre ca. 45 millioner kr årlig. Omkring 320 ansatte i de to bedriftene kan miste jobben dersom Stålakerkorridoren velges. Hovedtyngden av de ansatte er bosatt i Larvik. Det uforståelige i denne sammenheng, er at Bane NOR selv har frarådet Verningenkorridoren nettopp av hensyn til steinindustrien og anbefaler Stålakerkorridoren!
13. Forslaget om å benytte deler av Verningenkorridoren samt gå i fjelltunnel under Verningenområdet vil føre til beslag av mindre dyrkbar mark enn for de andre traseene. Denne problemstillingen, samt andre nevnt overfor, burde også bli sett på i et helhetlig perspektiv før kommunestyret tar et endelig standpunkt.
14. Bane NORs avvisning av forslaget i Temarapport Bergeløkka er lettvinnt og uten forankring i en grundig vurdering av forslaget, og i tillegg også dels basert på feilaktige slutninger og forståelse av forslaget. På dette grunnlaget besluttet Bane NOR derfor ikke å utrede stasjonsalternativ Bergeløkka. Deres påstand om at det

*11. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2, 1.3, 1.11, til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666) og Bane NORs anbefaling.*

*12. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.17 og til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).*

*13. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.*



<p>er fare for å ødelegge/skade Bøkeskogen er uriktig, likeså påstanden om fare for å påvirke grunnvannstanden i/under Bøkeskogen. Traseen påvirker heller ikke Farriskilden slik det påstås at det er muligheter for. Det skal ikke graves under bakkenivå i traseen forbi Bøkeskogen eller på toppen av Bergeløkka der stasjonen plasseres. Bane NOR har i forbindelse med tilknytning til Kleivertunnelen over den nye trafikkmaskinen antatt 3 ulike krysninger som ikke er helt i overensstemmelse med forslaget til krysning og tilknytning til Kleivertunnelen/Martineåsen. Mens Bane NORs trasevalg vil krysse Brunlanesveien som gjør at de må legge om Brunlanesveien på dette stedet og også rive den nye Kiwi-butikken og flere boliger på Farriseidet, har ikke det alternative forslaget disse konsekvensene.</p> <p>15. At stasjonsplasseringen på Bergeløkka ikke er sentral nok, med 7 min. gangavstand til Torvet, faller på sin egen urimelighet. Bane NOR trekker også fram som særdeles negativt at gjennomgående tog ikke kan holde en hastighet høyere enn 110 km/t pga. for knapp kurve ved stasjonen. Mens Bane NORs foretrukne alternativ, Indre havn høy løsnings ikke tillater at gjennomgående tog kan ha høyere fart enn 100 km/t som Bane NOR senere har justert ned til en max. fart på 90 km/t gjennom stasjonen i Indre havn.</p> <p>16. Traseen gir også en mulighet til stasjonsplassering på Bommestad med høy løsnings tilsvarende den man evt. vil få i Indre havn.</p> <p>17. Bane NOR skal i sitt planforslag vise muligheten for en havnesportilknytning for godstransport fra syd. For å tilknytte havnesporet til ny InterCity trasé, kan man gå i fjelltunnel fra vår foreslåtte fjelltunnel i gml. E18 traseen og med avkjøring vest for Kverken, for så å fortsette med en fjelltunnel gjennom Larvik mot syd frem til utløp/innslag i fjell i skrenten mellom næringsbebyggelsen langs Elveveien og villabebyggelsen på toppen, der også Bane NOR har foreslått tunnelinnslaget. Derfra går sporet videre inn på nylig opparbeidet spor på Sikatomta m.m.</p> <p>18. Larvik kommune v/Larvik Havn KF skal bekoste tilknytningen. Som et alternativt, rimelig forslag, kan man lage et avlastningsspor på Bommestad og evt. en godsterminal for omlastning samt bilbasert transport derfra via Elveveien, og følgelig biltransport til/fra Larvik havn. Dette vil også forhindre den problematiske krysningen ved Øya-krysset som man vil få ved en jernbanetilknytning.</p> <p>19. Man bør konsekvensutrede den alternative traseen som her er foreslått. Kostnadene ved å foreta en ny utredning inkl. konsekvensanalyse av denne traséen og togstasjon som foreslås, vil være for småpenger å regne sammenlignet med de totale kostnadene en trasé gjennom Larvik vil medføre. Den politiske prosessen ved valg av korridor bør utsettes til man har fått en grundig utredning av dette alternativet. M.a.o må politikerne gjøre et bindende vedtak i kommunestyret der de forlanger at dette alternativet utredes.</p> <p>20. Det må også vurderes om man bør kreve at det i etterkant av Bane NORs utredning av forslaget, bør</p>	<p>14. Bane NOR har foretatt en faglig vurdering av det forslaget som ble sendt inn som merknad til kommunedelplanen. Den reviderte temarapporten om Bergeløkka (ICP-36-A-25774) er basert på samme jernbanetrasé som merknaden foreslår.</p> <p>15. Stasjonsplassering; Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2. <i>Det stemmer at Indre havn høy løsnings har maks hastighet 90 km/t for gjennomgående tog, noe som også er vurdert som negativt for dette alternativet sammenliknet med Kongegata høy løsnings. For traseen som Bane NOR la til grunn for Temarapport Bergeløkka, var gjennomkjøringshastigheten 110 km/t.</i></p> <p>16. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.4.</p> <p>17. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</p> <p>18. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</p> <p>19. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2</p> <p>20. Merknaden tas til orientering.</p> <p>21. Merknaden tas til orientering.</p> <p>22. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.4.</p> <p>23. Merknaden tas til orientering.</p> <p>24. Merknaden tas til orientering.</p> <p>25. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</p> <p>26. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</p> <p>27. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14..</p>
--	--

<p>engasjeres et uavhengig firma til å foreta en tredjepartskontroll av Bane NORs utredning.</p> <p>21. Fylkeskommunen og Riksantikvaren har varslet innsigelse mot Indre havn-korridoren. Følgelig er det fare for at vi kun vil stå tilbake med Kongegata-alternativet. Anser de to foreslåtte traseene som nå er på høring, langt fra optimale, både når det gjelder traseforslag og forslag til stasjonsplassering.</p> <p>22. Kongegata-alternativet vil gi meget store konsekvenser for Larvik sentrum, med omfattende riving av bebyggelse inkl. mange boliger (min. 220 boenheter) og flere forretningsgårder samt infrastruktur. I tillegg vil man ikke kunne oppføre tyngre bygninger over traseen gjennom sentrum, slik at traseen vil fremstå som en slags barriere gjennom sentrum. Bane NOR ser for seg en kollektiv vei over tunnelkulvertlokket frem til stasjonen i Bøkeli.</p> <p>23. Indre havn høy løsning fører til at barrieren mot sjøen fremdeles opprettholdes og ødelegger for Fjordbyvisjonen, samt at det også ved dette trasevalget vil medgå mange boliger (min. 45 boenheter).</p> <p>24. Tiden man nå bør bruke til å se på andre optimale løsninger, kan være særdeles viktig. Man er nå faretruende nær et punkt da det kan bli for sent å snu, og man må kanskje leve med en løsning som man angrer bittert på i ettertid. Det er lenge til man ser for seg at denne traseen skal stå ferdig (tidligst 2032). Valget som kommunen gjør i denne saken, er muligens det viktigste kommunen og våre folkevalgte kommer til å gjøre i dette århundret. I dette perspektivet vil en utsettelse, få minimal betydning.</p> <p>25. Mener forslaget fortjener en grundigere utredning enn den de til nå har opplevd. Bane NOR innrømmer også at dette forslaget ikke har blitt grundig vurdert og utredet. Til nå har man ikke fått et tilfredsstillende svar fra Bane NOR på hvorfor de ikke ønsker å utrede dette alternativet. Har tro på at forslaget gir den løsningen som er mest gunstig for Larvik og Larviks innbyggere samt også i et samfunnsøkonomisk perspektiv.</p> <p>26. Varsel om innsigelse gjør at det er fare for at Indre havn-alternativet bortfaller. I så fall vil man da kun ha Kongegata alternativet. Bane NOR har i tidligere svar til kommunen opplyst at de må fremlegge minst 2 alternativer til trase og stasjonsvalg. Utviklingen når det gjelder trase- og stasjonsalternativer som vi nå er vitne til, er enda en grunn til å få utredet Bergeløkka-alternativet med trasè nord for byen slik det er beskrevet i merknaden.</p> <p>27. Konklusjon: Varslet avgjørelse om korridor- og stasjonsvalg i juni mnd. 2019 utsettes. Bane NOR bør pålegges av våre lokalpolitikere å utrede forslaget til stasjonsplassering på Bergeløkka, alternativt på Bommestad, og jernbanetrasé nord for det sentrale Larvik slik det her er beskrevet.</p>	
---	--

163	Vittersøbekken Grøftelag	Bane NORs kommentarer
Vittersøbekken Grøftelag er et av flere nabosamvirker i dette vassdraget som har som formål å sørge		1. <i>Det er i foreløpige beregninger av arealbeslag lagt konservative anslag til grunn. Hva som</i>

for vedlikehold av Vittersøbekken. Siden Bane NOR anbefaler Stålaker Øst-alternativet, og det er dette som påvirker grunneierne i Vittersø Grøftelag mest, omhandler uttalelsen laget først og fremst dette alternativet. Over 60% av arealet som inngår i vårt grøftelag berøres, og det rammer 10 grunneiere direkte.

1. Stålaker øst-korridoren ødelegger et større areal enn det som er oppgitt i rapportene. En dobbeltsporet jernbane vil ødelegge og beslaglegge jordbruksareal som er større enn det rapportene har beregnet. Dette fordi korridoren deler alle jordene diagonalt og ødelegger i praksis mer areal enn det som selve jernbanesporene og fundamentet utgjør. I tillegg får man ikke vannet jordene optimalt. En jernbane vil også ødelegge for arronderingen som har vært en viktig del av forbedringsarbeidet.
2. Området i Stålaker øst-korridoren er minst like verdifull som jord i Verningen-korridoren, ifølge bønder som dyrker jord i begge områder.
3. Det er laget 1018 sider fagrapporter som Vittersøbekken Grøftelag har tilgang til. Disse er laget uten å ha undersøkt forholdene med noen av de berørte grunneiere eller beboere i vårt område. Den eneste kontakten grunneierne har hatt med Bane NOR er deres kontraherte grunnborere.
4. Vittersøbekken Grøftelag synes derfor det er grunn til å stille spørsmål om grunnlaget Bane NOR har for sine vurderinger og anbefalinger/ innsigelser er godt nok. Er jobben bare gjort ut fra kart og databaser så vil man gå glipp av vesentlig informasjon som kan medføre feilvurdering og merkostnader.
5. Konsekvenser for lokale arbeidsplasser er ikke hensyntatt.
6. Eksempler på forhold i rapportene som enten er mangelfulle eller feilaktige:
  - a) Den negative beskrivelsen av området som «Preget av kanalisering» og «Forflatet landskap» er resultatet av 80 år gammelt jordbrukskulturarbeid. Det har medført at jordbruksarealene i området har blitt mer rasjonelle å drive og mer verdifulle.
  - b) Vittersøbekken er ørretførende, noe som legger føringer på nåværende jordbruksdrift og vil være det ved ev. anleggsvirksomhet for å bygge ny jernbane.
  - c) Området brukes til turbruk både for gående, syklende og jaktende, i tillegg til at terrenget brukes til «fuglehundprøver», og er således et verdifullt turområde.
  - d) Vipe som hekker på Kjærane, er rødlistet (Sterk truet, 2015)
  - e) Det er mye rådyr, hjort og noe elg i området, og en dobbeltsporet jernbane vil være svært begrensende. Dyretrakk er ikke omtalt i rapportene for dette området.
  - f) Kryssing av Vittersøbekken er ikke planlagt.

*konkret berøres vil avklares i neste planfase. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.3.*

2. *Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). Kunnskapsgrunnlaget er basert på fylkeskommunens RPBA-grunnlag. De ulike delområdene som inngår i traseene har derfor ulik verdivurdering.*
3. *Dette er en plan på overordnet nivå, kommunedelplan, og fordi det har blitt gjennomført utredninger i såpass mange korridorer har det ikke blitt tatt initiativ til å ta kontakt med hver enkelt grunneier som er berørt innenfor utredningskorridorene. Dette er gjort i henhold til vanlig praksis i kommunedelplanfase, og til krav i plan- og bygningsloven. Det har vært invitert til informasjons- og åpne møter siden planprogrammet ble lagt på høring våren 2017, og den enkelte som blir berørt eller som har interesse i saken har anledning til å ta kontakt med Larvik kommune og Bane NOR om forhold som er viktige og som bør bli hensyntatt*
4. *Dyreliv og rødlistearter er kartlagt ved innhenting av info fra databaser og gjennom feltarbeid. Det har vært fokus på naturtyper og vilttrekk. Det henvises til fagrapport naturmangfold. Bane NOR mener at anbefaling av korridor bygger på flere faglige vurderinger som samlet sett peker på det som Bane NOR har endt opp med.*
5. *Det henvises til gjennomgående temakapittel 1.17.*
6.
  - a. *Terminologien i rapportene er brukt for å beskrive det aktuelle fagfeltet og for å skille delområdene.*
  - b. *Merknaden tas til orientering.*
  - c. *Merknaden tas til orientering.*
  - d. *Merknaden tas til orientering*
  - e. *Opplysningen tas med i det videre planarbeidet. Viltkryssinger og andre*

<p>7. Kryssingen av Vittersøbekken på Kjærane ikke er tatt hensyn til eller planlagt. Vanskelig å legge om bekken fordi det er svært flatt som medfører heving av banen. Vil sannsynligvis øke støydimensjonen.</p> <p>8. Bane NOR oppgir at jernbanens endelige plassering kan legges innenfor hele korridorens bredde. Finner det derfor underlig at Stålaker øst-traséen og Verningen-traséen er lagt forskjellig ved Geminifeltet i Sandefjord. Dette medfører så langt de kan se at Verningen-traseen berører flere boliger enn Stålaker-alternativene, og dermed oppgis det at Verningen-alternativet rammer flere boligbygg. Denne forskjellen brukes i argumentasjonen for valget av korridor, og er villedende informasjon.</p> <p>9. I Bane NORs «Sammenstilling og anbefaling» fra desember 2018 beskrives traséene kort. Under Verningenkorridoren står det «Sør for Furustad ligger traseen i et område med vanskelige grunnforhold og identifisert områdestabilitetsproblematikk.» Stålakerkorridorene har den samme områdestabilitetsproblematikken basert på informasjon fra grunnboringen og egen kjennskap til området, men dette er ikke nevnt på tilsvarende måte.</p> <p>10. Stiller spørsmål om hvorfor Verningenkorridoren «De første 1,5 km av strekningen er dimensjonert for 230 km/t, resten av traseen er dimensjonert for 250 km/t.», mens Stålaker korridorene er dimensjonert for 250 km/t. Dette gjør Verningenkorridoren framstår som et dårligere jernbanemessig alternativ enn Stålakerkorridorene, uten at det er begrunnet.</p> <p>11. Samlet oppfatning er at Bane NOR ikke har vurdert en rekke forhold for Stålaker øst-korridoren. Det reelle beslaget av dyrket jord er minst på samme nivå som Verningenkorridoren.</p>	<p><i>avbøtende tiltak vil detaljplanlegges i reguleringsplanfasen.</i></p> <p><i>f. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1, om reguleringsplan.</i></p> <p>7. <i>Se svar til punkt 6 f. over.</i></p> <p>8. <i>De viste korridorene er lagt på bakgrunn av jernbanetraseer som på dette overordnede nivået har vist seg gjennomførbare. Det er strenge krav til linjeføring på jernbanesporet, som gjør traseene stive og styrer kurvaturen i horisontalplanet. Dette er årsaken til forskjellen mellom korridorene ved Geminifeltet og flere andre steder.</i></p> <p>9. <i>Grunnforholdene er kartlagt som del av planarbeidet. Det er vurdert at Verningenkorridoren har større geotekniske utfordringer enn Stålakerkorridoren. Det er dette som er bakgrunnen for formuleringene i anbefalingsnotatet. Bane NOR er kjent med at det også er områder med utfordrende grunnforhold i Stålakerkorridoren.</i></p> <p>10. <i>Begrunnelsen for ulik hastighet ligger i tekniske løsninger for den enkelte korridor. Det er en målsetning å dimensjonere for 250 km/t der hvor dette er mulig, men det kan være faktorer som gjør at hastigheten på enkelte strekninger må reduseres.</i></p> <p>11. <i>Bane NOR mener at alle korridorene er utredet på samme nivå i kommunedelplanen og at de faglige forholdene som er avdekket er dokumentert i fagrapportene. Tiltakets beslag av dyrka mark, slik traseene ligger per nå, viser at Stålaker øst og Verningenkorridoren kommer omtrent likt ut med hensyn til dette.</i></p>
--	---

165	Tjølling idrettsforening og nærmiljøutvalg	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Tjølling Idrettsforening og Nærmiljøutvalget i Tjølling har i flere år arbeidet for å utvikle eksisterende og nye skogsstier i nærområdet til Tjøllingvollen. De foreslåtte jernbanelinjene i Stålakerkorridoren vil gjøre det umulig å bruke flere</p>	<p>1. <i>Det er i fagrapport Nærmiljø og friluftsliv gjort vurderinger av områdenes bruk og verdi for rekreasjon. Bane NOR ser at en trasé i Stålakerkorridoren vil bryte enkelte forbindelser nord-</i></p>

<p>av de eksisterende rundløypestiene som i dag ligger i området.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Antydningen fra Bane NOR om at stiene kan legges under en ny bro er ingen realistisk erstatning for det som blir ødelagt. Ved å gjøre det umulig å bruke de eksisterende stiene i Gjerstadskogen, reduseres det samlede tilbudet vesentlig.</li> <li>3. Tjølling Idrettsforening og nærmiljøutvalg henstille til Bane NOR og Larvik Kommune om å spare stiene i Gjerstadskogen og ikke velge Stålaker som ny trase for jernbanen.</li> </ol>	<p>sør i området, men det vil være mulighet for forbindelse under bru og det er mulighet for å lage rundløyper nord for traseen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Eventuelle andre forbindelser på tvers av sporet må vurderes i reguleringsplanfase.</li> <li>3. Merknaden tas til orientering.</li> </ol>
--	--

167	Hitz optikk AS og Bortskjemt AS	Bane NORs kommentarer
	<p>Undertegnede er eiere og drivere av hver sin butikk i Larvik sentrum. Plassering av jernbanestasjonen i Kongegata er ikke et alternativ for butikkene i Larvik sentrum:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kongegata som viktig innfartsåre til Larvik sentrum stenges. Kundene finner ikke frem eller velger å handle utenfor sentrum.</li> <li>2. Byggeperioden tar mange år. Ingen kunder har så stor tålmodighet, de lager seg nye handlemønstre.</li> <li>3. Erfaring tilsier at butikker mister omsetning når det graves i nærheten med omkjøringer eller det er byggerot og stillaser utenfor butikkene. Dagens butikker sliter nok som det er med omsetningen pga. netthandel, mer handel på reiser og gjenbruk, og klarer ikke en redusert omsetning over flere år.</li> <li>4. Hvis butikkene i byen skal flyttes midlertidig er det flere punkter som vil ha en voldsom stor risiko. <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Hvor langt utenfor bykjernen skal de være for at omkjøringer og anleggsarbeid ikke påvirker dem?</li> <li>b) Hvem betaler flyttingen for alle på samme tid?</li> <li>c) Hvem gir dem en lav husleie så dekan klare seg den tiden det tar før alle kunder vet hvor de er?</li> <li>d) Hvem betaler markedsføringen når de skal opplyse kundene om endringen?</li> <li>e) Hvem sørger for tilretteleggingen? Flere spesialbutikker må ha tilpassede lokaler.</li> <li>f) Hvordan kan man tro butikkene vil flytte tilbake igjen og ta den kostnaden en gang til?</li> </ol> </li> <li>5. Hvem bygger opp byen igjen? Bane NOR er tydelige på at de ikke betaler rådhus, kunnskapssenter og andre bygninger vi må ha for å fylle opp byen igjen.</li> <li>6. Tåler sentrum flere åpne plasser? Der grunnen åpnes opp og lukkes igjen kan det ikke bygges noe oppå senere.</li> <li>7. Hvor er handlsanalysen? Det er ikke laget en eneste handlsanalyse for effekten av anleggsarbeid rett utenfor butikkene i sentrum.</li> <li>8. Det er ca 220 boenheter i sentrum som må fraflyttes. Dette er kunder som betyr mye for deres omsetning. I tillegg er det en traumatisk opplevelse for disse menneskene å bli tvunget til å flytte. Betaler Bane NOR også denne utgift?</li> <li>9. Togpassasjerene ser ikke den flotte byen vår, de vil forsvinne inn i en tunnel før de får mulighet til å se noe av Larvik.</li> </ol>	<p><i>Bane NORs kommentarer</i></p> <p><i>Merknad 1-4:</i>  <i>Bygging av Kongegata- alternativet vil være utfordrende for etablerte bedrifter og beboere i sentrum. Anleggsgjennomføring vil være tema i reguleringsplanfasen, hvor tiltak for å begrense ulempene vil vurderes. Det vises også til gjennomgående tema i kapittel 1.8, og til Bane NORs svar på merknad nr. 52.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Bane NOR vil bekoste det som defineres som del av jernbanetiltaket inkludert stasjonen og elementer som inngår i stasjonsområdet. Bane NOR gir i første rekke økonomisk erstatning ved erverv av bygninger og grunn jmf kap 1.7.</i></li> <li>6. <i>Det er sannsynlig at det vil være restriksjoner for bygging oppå tunneltaket til jernbanen, dette er ikke avklart i denne planfasen.</i></li> <li>7. <i>Handlsanalyse inngår ikke i utredningsarbeidet.</i></li> <li>8. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> </ol>

<p>10. Indre Havn som stasjon vil gjøre minst skade for butikkene i sentrum.</p> <p>11. Herregården er ikke i fare. Bane Nor har laget flere rapporter som tilbakeviser faren for Herregården.</p> <p>12. En del av politikerne har satt seg selv i en dårlig situasjon ved å gå tidlig ut i pressen med valg av sted for jernbanestasjonen. Flere punkter er kommet frem den siste tiden som kanskje kan endre dette. Kanskje det nå er viktig å tenke på hva som veier tyngst og hva er minst risiko?</p> <p>13. Flere alternativer til plassering av jernbanen. Mange snakker om Bergeløkka, Bommestad og Elveveien. Med en plassering på Bergeløkka vil stort sett alle bli forskånet. Det kan avgjøres raskt. Ingen tvil!</p> <p>14. Hvorfor gjøre det vanskelig for alle når man kan velge et alternativ som har færre konsekvenser? Hvorfor skal Bane NOR godta en løsning der det er store muligheter for store budsjettsprekke og mange overraskelser?</p> <p>15. Med omtanke for butikker, beboere, og en kortere byggeperiode, samt det økonomiske aspektet, må valget falle på Indre Havn, eller det må komme opp et annet godt forslag (Bergeløkka) uten at det behøver å bety store utsettelse.</p>	<p>9. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>10. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>11. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>12. <i>Merknaden er rettet til Larvik kommune.</i></p> <p>13. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></p> <p>14. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>15. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

168	Tjølling Viltstellområde	Bane NORs kommentarer
	<p>Tjølling Viltstellområde er en sammenslutning av grunneierne i Tjølling med formål å forvalte viltet på en best mulig måte.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. De foreslåtte traseene gjennom Tjølling krysser større områder og vante trekkruiter mange steder og vil sette en stopper for viltet å bevege seg mellom terrengene.</li> <li>2. Løsningen er å etablere viltoverganger i de mest brukte trekkrutene. Slike overganger fungerer best i skogsområder og der jernbanen går i en skjæring slik at overgangen glir best mulig inn i terrenget.</li> <li>3. Stålaker øst og vest-alternativet går gjennom et område med mye hjortevilt. Strekingen fra Lund til Kjøndal er et parti hvor hjorteviltet trekker mye øst – vest med flere faste trekkruiter. Her vil det nye dobbeltsporet stor sett gå på innmark og banen vil ligge relativt høyt i terrenget. Noe som igjen medfører eventuelle viltoverganger blir meget høye og åpne. Altså overganger det blir vanskelig å få viltet til å bruke.</li> <li>4. Verningen-alternativet går gjennom et område med mye hjortevilt som har sine trekkruiter på tvers av den denne korridoren. Dette alternativet går mer i skog og har dype skjæringer hvor det er lettere å etablere gode viltoverganger som det blir lettere for viltet å bli fortrolige med.</li> <li>5. Tjølling Viltstellområde anbefaler at Verningenkorridoren blir valgt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Vilt som fagtema er vurdert i fagrapport Naturmangfold. I reguleringsplanfasen vil hensynet til trekkruiter vurderes og tiltak foreslås der hvor det vurderes å være behov for dette.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Bane NOR vurderer dette som verdifull informasjon som tas med i den videre planleggingen.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>



170	Bostedet AS	Bane NORs kommentarer
<p>Bostedet AS har tro på Kongegata høy som fremtidig stasjon for Larvik.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ser potensialet og merverdien for Larvik som by.</li> <li>2. Mener at Bane NOR i fremstillingen i ØP har forsikret at fremdriften relatert til byggegrop, vil utføres steg for sted, med grop på 100 m av gangen. Det oppfattes som en større ivaretagelse enn hva som står i plandokumentet, og vil være positivt. Larviks innbyggere har også fått forsikring om reetablering av terrenget etter byggeperioden, noe som vil kunne gi en merverdi i forhold til nødvendig fornyelse, ref dekke av gater og veier.</li> <li>3. En høy togtrasé i Indre havn vil oppleves som et massivt stengsel, når blikket vendes mot sjøen.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>2. <i>Anleggsgjennomføring er kun vurdert på et overordnet nivå, fordi annet ikke er mulig på dette planstadiet. Faseinndeling og annen detaljert planlegging av anleggsgjennomføring vil gjøres i reguleringsplanfasen. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

197	Tjølling Jeger og Fiskeriforening (TJFF)	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den nye traseen Torp vest revidert krysser Kjømnndalbekken/Bjønnesbekken ved Nordre Gjerstad som er den viktigste gytebekken for sjørretet i Viksfjord.</li> <li>2. Det vil bli betydelige naturinngrep og ustabil vannføring som er negativt for sjørretens vandring og gyting.</li> <li>3. Den økte vannføringen i bekken vil kunne øke flomskadene på dyrket mark. Graving for å motvirke dette vil være negativt for sjørretens gytemuligheter.</li> <li>4. TJFF vil fraråde Bane NOR å velge Stålaker traseen fordi den vil føre til uopprettelige skader.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Torp vest revidert avsluttes ved Virik i Sandefjord, men Stålakerkorridoren krysser denne bekken. Bane NOR er kjent med bekkens verdier og vil ta hensyn til dette i bekken ved videre prosjektering.</i></li> <li>2. <i>Kjønnalbekken krysses her i bru med fri høyde, så bekken vil ikke påvirkes i særlig grad. Kryssingen vil ikke påvirke vannføring i området.</i></li> <li>3. <i>Nytt dobbeltspor vil ikke gi oppdemming og dermed heller ikke gi flomskader.</i></li> <li>4. <i>Bane NOR mener at tiltaket her ikke vil medføre noe skade.</i></li> </ol>

#### 4.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

2	Arne Høgstedt	Bane NORs kommentarer
Er for Indrehavn-korridoren og tror denne er best på mange måter. Også fordi den er 800 mill billigere.		<i>Merknaden tas til orientering. Dette er i tråd med Bane NORs anbefaling.</i>
5	Morten Bakkeli	Bane NORs kommentarer
Lokalhistorisk interessert og kommer med sterk oppfordring til Bane NOR om å velge bort Kongegata alternativet. Dette fordi det vil føre til at flere eldre bygninger i sentrum må rives. Det gjelder spesielt Seeberggården, Felumbgården og Torget 11.		<i>Merknaden tas til orientering.</i>
11	Harald M. Haaland	Bane NORs kommentarer
Foreslår alternativ trasé for jernbane. Traseen går i tunnel under Lågen ved Hegdal, tunnelen har utløp omtrent ved gamle E18- tunnelen. Traseen følger ny E18 til Bergeløkka. Forslaget er vist med inntegnet strek i merknaden.		<i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.2.</i>
14	Oddmar Aurvoll	Bane NORs kommentarer
<p>Ikke enig i den endelige tilrådingen til Bane NOR som peker ut Indre havn-korridoren som beste alternativ:</p> <p>Stasjon i Kongegata:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stasjon i Kongegata er det beste alternativet med hensyn til byutvikling.</li> <li>2. Forutsetter ny strategi for bruk av eksisterende gatenett for å gi best mulig tilbringertjeneste.</li> <li>3. Behovet for parkering av flere privatbiler er i mange sammenhenger overdrevet.</li> <li>4. Den nærmeste bebyggelsen må rives som følge av tiltaket som gir rom for parkeringsplasser/parkeringshus.</li> <li>5. Alternativet vil føre til at noen gamle bygårder rives, men det er feil å se på dette utelukkende negativt. Det vil kunne føre til revitalisering av sentrum som Larvik har savnet i årtier.</li> </ol> <p>Stasjon i Indre havn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Dette alternativet foretrekker Bane NOR sannsynligvis med bakgrunn i kostnadsvurdering og uten å ta hensyn til byutvikling.</li> <li>7. Den har flere negative sider som sammenhengen mellom by og fjord. Bruk av Indre havn i fritidssammenheng. Tvilstomt at hensynet til Herregården kan tas vare på. Gir ikke noe tilskudd til byutvikling.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>6. <i>Det ligger en sammensatt vurdering til grunn for anbefalingen av Indre havn høy løsning, ikke kun kostnader. Det vises til kap. 1.6 og dokumentet Sammenstilling og anbefaling Stokke Larvik.</i></p>
15	Bjørn Reisz	Bane NORs kommentarer
<p>Anbefaler å velge Kongegata høy, som vil frigjøre sjøfronten og gi rom for utvikling av sentrum.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dette forutsetter at det settes inn betydelige krefter / penger på å løse de problemer byggingen av dobbelt spor skaper.</li> <li>2. I tillegg må innløsning av eiendommer som berøres av utbyggingen, gjøres på en måte som ikke fører til urimelige løsninger og krangel mellom</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Reetablering av byen over tunnelen vil måtte gjennomføres delvis av Bane NOR gjennom tiltak som er knyttet til jernbanetiltaket, av Larvik kommune og av private som ønsker å etablere seg i området.</i></p>



grunneiere og Bane NOR. Har dårlig erfaring fra innløsningsaker ved Hobæk.	2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i>
--	---

16	Astrid Wittersø	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Svært få byer i Norge har en slik sydvendt åpen form mot en fjord. Alle som kan se og oppleve byen vår, vet at å legge en tykk vannrett strek over byen, som stenger frihet og utsikt utover, vil ødelegge mye! Byens ansikt sett fra sjøen vil også bli ødelagt.</li> <li>2. Ingeniører bør ikke være alene om å vurdere forslaget fra Bane NOR. Også landskapsarkitekter, arkitekter, designere, kunstnere og sosiologer som kan vurdere det praktiske, formen og det visuelle miljøet, bør få vurdere forslaget med å legge nytt dobbeltspor i indre havn. Det alternativet som er illustrert nedenfor er helt ille! (Merknaden inneholder 2 illustrasjoner av Indre havn høy løsning.)</li> <li>3. Alternativet med Kongegata er heller ikke bra - det vil føre til at en rekke store (og en del "verneverdige") hus må rives. Folk i byen er sterkt engasjert i dette spørsmålet og ber Bane NOR om å utrede andre alternativ. Både Indre havn og Kongegata er en katastrofe for Larvik. Det må finnes andre løsninger som vil spare byens sentrum for ødeleggelser! Kan en gjøre som en gjorde i Holmestrand (og mange andre byer), der en har lagt hele stasjonen inne i fjellet?</li> <li>4. Mener at det bør vurderes 2 alternativer: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Alternativ A - ny vurdering av Bergeløkka-alternativet: Kan en legge banen nærrere den nye E18? Kan en samle og lage et trafikk-knutepunkt her? Bane NOR sier om stasjon på Bergeløkka at det er en vesentlig dårligere løsning enn Indre havn og Kongegata og sier at årsaken er tredelt: - Fare for å skade Bøkeskogen, jernbanetekniske/ anleggstekniske utfordringer knyttet til en trasé fra Bergeløkka til Kleivertunnelen, og lite sentral stasjonsplassering. Her kan ikke Bane NOR ha gjort en god nok jobb. Vegvesenet løser større anleggstekniske utfordringer rundt i landet. Når vi ser hvor stor skade det gjør om en legger dobbeltspor i indre havn eller i Kongegata, MÅ en finne løsninger på disse spørsmåla! Dersom Bane NOR kan legge fram en godt gjennomarbeidet alternativ på Bergeløkka, kan saka bli tatt opp en gang til - og politikerne kan tørre å høre på de mange involverte i byen som ikke kan godta at togbaner får ødelegge byen.</li> </ol> </li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>En rekke fag har vært med i planlegging og optimalisering av tiltak. En slik prosess krever svært tverrfaglig vurdering og gjennomføring.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13. og 1.14.1.</i></li> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2 og til punkt 3 over.</i></li> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13.</i></li> </ol>

<p>b. Hva med å se positive sider ved å plassere stasjonen på Bergeløkka? 1. Et praktisk knutepunkt som kan gi direkte overgang fra tog til buss/privatbil - som kan kjøre til/fra andre deler av kommunen 2. Mange folk i byen foretrekker Bergeløkka - for å kunne spare sentrum for rasering. 3. Bebyggelsen i byen ligger spredt og flere kan få kortere eller like lang vei til en ny stasjon på Bergeløkka.</p> <p>c. Alternativ B - nytt "i fjell"-alternativ mellom nåværende stasjon og Bergeløkka: Man legger jernbanetraseen i tunnel under byen noe lenger nord for Kongegata-alternativet, og går så langt inn at man kan legge hele stasjonen inne i fjellet. For tilkomst til stasjonen kan tenkes en eller begge muligheter: 1. En ca. vannrett tilkomst til stasjonen inne i fjellet gjennom en tunnel fra sør, fra et sted i nærheten av nåværende jernbanestasjon. Kan man bruke en del av dagens stasjonsområde til bussstasjon? 2. Loddrett tilkomst til togstasjonen via heis fra bysentrum, fra torvet eller i nærheten av dette.</p> <p>5. Oppfordrer Bane NOR til å gjøre nye, grundigere vurderinger og finne et annet og bedre alternativ enn det som vises på vedlagte foto, som er helt uakseptabelt.</p>	
--	--

18	<b>Åke Gotfred Berg</b> Merknaden består av skisse over Larvik sentrum med inntegnet forslag til ny jernbanetrasé, samt tekst på skissen, som er gjengitt under. Skissen viser Kongegata-korridoren med ny foreslått trasé litt nord for denne, slik at Felumbgården kan bli stående. 1. Ved å flytte trasé 1 til trasé 2, kan vi redde Felumbgården?	<b>Bane NORs kommentarer</b> <i>Merknaden tas til orientering.</i>  <i>Mindre justeringer av traseen og vurdering av eventuell bevaring av bygninger innenfor korridoren vil gjøres som videre detaljprosjektering i neste fase. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1.</i>
----	---	---

20	<b>Furustad vellag</b> 1. Hovedfokuset for Furustad Vellag er passeringen av Furustad Grendehus, som også huser Furustad Barnehage. Furustad Vellag er helt avhengig av driften av barnehagen som er med å finansiere driften av de 120 år gamle grendehusbygningene, og barnehagen er også viktig for bygdas unge familier. Ny vei og jernbane går både over og på høy bro tett inntil eiendommen. Konsekvenser og utfordringer ved Verningen- og Stålaker vest- korridoren: Under anleggsperioden:	<b>Bane NORs kommentarer</b> <i>Merknaden tas til orientering.</i>  <i>Pkt. 2-4: Det er lagt til grunn at alle eiendommer får opprettholdt en atkomst gjennom hele anleggsperioden. Furustad barnehage berøres i hovedsak av Verningen- og Stålakerkorridoren vestre alternativ. Det vil i neste fase gjøres detaljerte vurderinger av anleggsgjennomføringen og hvordan barnehagens drift kan opprettholdes og fungere i en</i>
----	---	---

<p>2. Hvordan tenkes adkomstmuligheten til eiendommen for daglig levering og henting av barn til barnehagen? Adkomst må være god, trygg og lett tilgjengelig. Dersom Furustadveien fra byen mot Grendehuset stenges helt under anleggsperioden, vil det få dramatiske konsekvenser for barnehagen, og til og med umuliggjøre driften i praksis.</p> <p>3. Hvor skal det kunne parkeres biler og bli trygge ferdselsveier for eiendommens brukere?</p> <p>4. Selve anleggsvirksomheten som kommer tett på eiendommen vil skape mye støy som vil vanskelig gjøre god drift.</p> <p>5. Bygda vil splittes i to dersom det ikke bygges ny vei ferdig før man begynner på selve jernbanebroen.</p> <p>6. Delkonklusjon: Driften av eiendommen blir nærmest umulig å gjennomføre.</p> <p>Ved ferdig anlegg:</p> <p>7. Stor del av eiendommen er beslaglagt til ny vei.</p> <p>8. Den nye jernbanen passerer på en høy bro gjennom hele området som kommer tett på og vil skape et lite estetisk uttrykk sett fra eiendommen og område rundt.</p> <p>Konsekvenser og utfordringer ved Stålaker øst- korridoren: Under anleggsperioden:</p> <p>9. Mye lettere tilgang for den daglige driften av eiendommen.</p> <p>10. Mye mindre støy under byggeperioden så tett på eiendommen.</p> <p>11. Bygden slipper like my splitting, men fortsatt en del må påregnes.</p> <p>Ved ferdig anlegg:</p> <p>12. Avstanden fra eiendommen er lengre unna enn dagens jernbane.</p> <p>13. Det blir en mye mer estetisk løsning for Bygda og området.</p> <p>14. Konklusjon: Stålakerkorridor øst gir en mye bedre totalløsning for Furustad vellag, barnehagen og grendehuset. De andre to korridorene vil gi veldig store negative konsekvenser for driften av grendehuset og barnehagen.</p>	<p><i>anleggsfase. Dette inkluderer atkomst, støyforhold, trygge uteområder og evt. alternativ plassering av barnehage om nødvendig. Sikkerhet for tredjeperson, herunder sikre atkomster til barnehagen, må ivaretas i alle faser av anleggsgjennomføringen. Dette må følges opp i senere planfaser.</i></p> <p>5. <i>Det forutsettes at Furustadveien legges om før arbeid med jernbanespor starter.</i></p> <p>6. <i>Det henvises til pkt. 2-4 over.</i></p> <p>7. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
--	---

21	Dagfinn Haugen	Bane NORs kommentarer
1.	Støtter Bane NOR sin anbefaling om korridoren Stålaker øst, da dette alternativet tar minst dyrket mark og skåner naturlandskapet mest mulig. Ivaretar også de mange viltkorridorene i området best.	1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Regner med et godt samarbeid i den videre prosessen med berørte grunneiere og grunneierlag, for å finne de beste lokale tilpasninger. Ønsker lykke til med det videre arbeidet.	2. <i>Bane NOR vil gå inn i samarbeid med grunneiere i forbindelse med reguleringsarbeid.</i>

22	Bjørn Einar Stange	Bane NORs kommentarer
Grunneier på Vestre Stange, gnr/bnr 140/1. Bli direkte berørt av korridorvalg i Larvik kommune, og merknaden		1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>

<p>sendes derfor også til Larvik kommune til behandlingen av korridorer i Larvik.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Medlem av Furustad grunneierlag. Stiller seg bak og henviser til grunneierlagets merknad.</li> <li>2. Gården er av de eldste kjente i bygda og har vært i slekta i flere århundrer. Gården er i full drift og holder flere gamle tradisjoner i hevd, som smie, sagbruk og bakerovn. Betydelig mengde historiske redskaper og gjenstander finnes på gården. Bygningsmasse bestående av bla. Eldre sveitserhus, driftsbygninger, smie og gårdssag.</li> </ol> <p>I tillegg til grunneierlagets merknad presiseres følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Gårdstunet består av flere bygninger, de fleste med lang og verdifull historie som har gjennomgått omfattende restaurering de seneste årene. Stålaker vest og Verningen skjærer tvers gjennom tunet og bebyggelsen. Måten de to traseene rammer gårdsbruket er brutal og vil i praksis utslette gården og den lange gårdshistorien.</li> <li>4. Gården har dyrket mark på ca 120 daa av svært god bonitet, som hovedsakelig ligger sammenhengende rundt gårdstunet, og som vil bli avskjært i 2 deler.</li> <li>5. Stålaker øst berører en svært liten del i ytterkanten av gårdens dyrkede mark og er det klart beste alternativet for Vestre Stange.</li> </ol> <p>Håper at deres og grunneierlagets merknader kan bidra i den videre planleggingen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til kap. 1.7.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden vil bidra i videre planlegging..</i></li> </ol>
--	---

23	Furustad grunneierlag	Bane NORs kommentarer
	<p>Grunneierlaget representerer grunneiere i området Furustad, Jåberg og Himberg. Flere av grunneierlagets medlemmer blir direkte berørt, og alle blir indirekte berørt av alle de 3 traseene Stålaker øst, Stålaker vest og Verningen. De fleste av medlemmene tilhører Sandefjord kommune, noen tilhører Larvik. Merknaden sendes derfor også til Larvik kommune til behandlingen av korridorer i Larvik.</p> <p>Generelle merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Støy: Planlagt hastighet på opp mot 250 km/t vil medføre støynivåer som vil påvirke boliger og uteområder for mennesker og husdyr. Ber om at støyberegninger må ta utgangspunkt i godstrafikk på natten, siden det må forventes at det blir godstrafikk på det nye sporet, og at nærområdene støydimensjoneres med dette som utgangspunkt. Henviser til Vestfold Fylkeskommunes «Regional plan for klima og energi» , innsatsområde 6.2 (gods på bane), til utbygging av godsspor på Larvik havn, Bane NOR sin planlagte forberedelse for havnespor, og til Larvik havns eksisterende og fremtidige tildelinger av godsruiter.</li> <li>2. Vibrasjoner: Det må utredes hvordan vibrasjoner og rystelser fra høyhastighetstog og godstog vil påvirke tilgrensende eiendommer gjennom grunnen, herunder også husdyr. Bevissikring av bygninger som kan tenkes berørt av anleggsarbeider må skje i form av foto/film i tillegg til evt andre vibrasjonsberegninger, før anleggsstart.</li> <li>3. Masselagring, permanente og midlertidige deponier: Ser positivt på permanente deponier der det måtte</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det er gjort støyberegninger i denne planprosessen, det vises til fagrapport støy i driftsfasen. Det skal kun gå gods her i avvikssituasjoner, samt gods fra Larvik og sørover. Det vil også gjøres detaljerte støyberegninger i reguleringsplanfase.</i></li> <li>2. <i>Vibrasjoner og strukturlyd vil utredes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i></li> <li>3. <i>Bane NOR imøteser innspill om arealer til midlertidige og permanente deponier. Lokalisering av deponier vil være eget planarbeid og håndtering av dyrka mark vil være en viktig del av reguleringsplanfase og tilhørende prosesser.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Utforming av anlegget vil være et tema i reguleringsplanfase.</i></li> </ol>

<p>passe for den enkelte grunneier. Grunneierlaget og enkeltstående grunneier vil komme tilbake til dette. Midlertidige deponier og anleggsveier over dyrket mark er det veldig dårlig erfaring med i grunneierlaget. Erfaringen er at jordstrukturen blir ødelagt i uoverskuelig fremtid, med avlingstap som resultat. Bane NOR må skaffe tilveie nødvendig kompetanse på dette feltet.</p> <p>4. Skjæringer og fyllinger: Må reduseres til et minimum for å unngå beslag av dyrket mark. Bratte skråningsvinkler må etterstribes, ikke slakkere enn 1:1,5.</p> <p>5. Visuell virkning fra materiell: Jernbaneteknisk utstyr, som store master, gir ofte et industrielt inntrykk som bryter med det grønne landskapsbildet. Riktig valg av master og mastefarge vil kunne bidra til hvordan traseen oppleves i landskapet.</p> <p>6. Matjord: Matjord som berøres av tiltaket må kompenseres med nydyrking/omdisponering jf. kravene i gjeldende regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), og Sandefjord kommunes «Utfyllende bestemmelser til kommunedelplanens arealdel», herunder punkt 1.5: «Der utbygging medfører tap av matjord skal det utarbeides en plan for håndteringen av jordressursene.» Matjorda som blir berørt av tiltaket tilhører noe av den beste matjorda som finnes i landet, som ikke må gå til spille. Henviser til omtale av dette i RPBA og tilhørende «Veileder til matjordplan» (VFK 2016). Forventer at Bane NOR som samfunnsbygger og statlig aktør legger gjeldende krav og veiledninger knyttet til omdisponering av matjord til grunn, og at dette blir utført på riktig måte. Grunneierlaget oppfordrer alle sine medlemmer til å foreslå mulige områder for nydyrking.</p> <p>7. Overvannshåndtering: Bekkefar og ledningstraseer som berøres av tiltaket må legges om ved behov, og dette må foregå i samråd med vassdragsmyndighetene og grunneierlaget. Det vises til Marumbekken som allerede har sprengt kapasitet og stedvis dårlige fallforhold. Bekkeutløpet ved Hemsken har store oversvømmelser ved mye nedbør. Overvann må fordrøyes i forbindelse med jernbanetiltaket. I lys av tiltakets forventede levetid må det legges inn en reservekapasitet på fordrøyningsberegninger for å møte fremtidens klima og nedbørsmengder.</p> <p>8. Eiendommer og makeskifte: Flere eiendommer vil få jordteiger delt av nytt spor. Det er ikke ønskelig med teiger på hver side av sporet. Grunneierlaget mener Bane NOR må pålegge og styre prosesser med makeskifter mellom grunneiere i samråd med grunneierne og deres advokat. Bruk av jordskifte bør bare igangsettes fra Bane NOR sin side der det foreligger uenighet mellom de berørte eierne av landbrukseiendommene, og uenigheten ikke kan løses i minnelighet.</p> <p>9. Eksisterende trasé: Det anses som en viktig forutsetning at dagens jernbanearealer med tilhørende anlegg (Jåberg stasjon) tilbakeføres i en helhetlig matjordplan. Så mye som mulig av disse arealene må tilbakeføres til dyrket mark og tillegges tilliggende eiere slik det følges av veilovens regler.</p>	<p>6. <i>Matjord vil ivaretas og tas i bruk til dyrka mark andre steder. Det vises til planbestemmelse om utarbeidelse av matjordplan og retningslinjer om dyrka mark til kommunedelplanen.</i></p> <p>7. <i>Overvannshåndtering og omlegging av/inngrep i bekker vil være et tema i reguleringsplanfase.</i></p> <p>8. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.1 og 1.15.</i></p> <p>9. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.15.</i></p> <p>10. <i>Omlegging og utforming av veier vil måtte vurderes i detalj i reguleringsplanfase. Grunneiere vil involveres der det er naturlig.</i></p> <p>11. <i>Plassering og utforming av viltkryssinger vil detaljeres i reguleringsplanfase.</i></p> <p>12. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>13. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

<p>10. Omlegging av offentlige og private veier: Anser viste utkast for veiomlegginger som høyst foreløpige skisser for å illustrere mulige løsninger. Grunneierlaget forbeholder seg retten til å fremme sine synspunkter når veiløsninger er vist på en tydelig måte. Det er f.eks. behov for en undergang ved Furustad bhg. Høyde på bruer, underganger, veikasser o.l. må dimensjoneres i tråd med gjeldende landbruksmessige krav, eller andre krav til dimensjon av kjøretøy i foreliggende/planlagt næringsvirksomhet.</p> <p>11. Viltkorridorer: Grunneierlaget forbeholder seg retten til å vurdere plassering og utforming av viltkryssinger når jernbanekorridor er valgt.</p> <p>12. Grunneierlagets anbefaling av trasé: Grunneierlaget stiller seg bak Bane NOR sin anbefaling av Stålaker øst som beste korridor.</p> <p>13. Begrunnelse til ikke å velge de andre korridorene: Matjordbeslaget er større enn i Stålaker øst og flere jordteiger deles. Flere eiendommer blir direkte og hardere berørt. Begge korridorer deler bygda i større grad og oppfattes som dominerende i landskapsbildet. Begge korridorene vil påvirke viltområdet i bygda og utgjøre en barriere for fri ferdsel for vilt i området.</p> <p>Grunneierlaget håper deres merknad kan være et konstruktivt bidrag til den videre planleggingen.</p>	
---	--

24	Leif Røsholt	Bane NORs kommentarer
<p>1. De anbefalte alternativer Vandaliseringen, med sin kostnad - økonomisk, menneskelig og politisk - blir utålelig. Når fjerntogene Oslo–Stavanger kommer i 200 km/t på sitt ene prioriterte spor med Intercity på ventespor ved Pauler og Stålaker, vil noen oppdage: Vi har ingen ordentlig stasjon! Et sidespor der noe kan stå stasjonært mens noe annet farer forbi på et annet spor, er definisjonen på en stasjon. Vedtaket «i sentrum» har innsnevret og fordummet både utredning og debatt. Ingen av alternativene bør bygges.</p> <p>2. Sentrumsnært? Ikke i sentrum, men nært! Traseen skal føres over Lågen nord for Hegdal og gå under Tagtvedt og Nanset med underjordisk 4-spors stasjon ved Nanset/Månejordet. Videre forbi Bøkeskogen, Bergeløkka og over Farriselva, inn i fjellet ved spleisetunnel. Tunnelinnslag og lengde bestemmes av kurvatur og stigningsforhold som tillater full fart.</p> <p>3. Vegløsning fra Farriselva og Tjøllingveien/Hegdal med ny bru over Lågen løser atkomst til stasjonen, men det løser også byens sentrumstrafikk. Månejordet løftes nærmere månen og gir dermed rom for parkering og stasjonsfasiliteter under bakken. Larviks grønne flate bevares, og parkeringen slipper snørydding.</p> <p>4. Byen er bedre tjent med utsettelse enn ødeleggelse!</p>	<p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.2.</i></p> <p>3. <i>Det har ikke vært i Bane NORs mandat å vurdere veiløsninger, ut over atkomster til stasjoner.</i></p> <p>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>	

32	Per Øystein Andersen	Bane NORs kommentarer
<p>Høringsuttalelsen følger i hovedtrekk Bane NOR sin trasé for Kongegata høy løsning.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>	

1. Forslag til stasjonsplassering: Det utredes/bygges en underjordisk stasjon i området fra Karlsrogate/Josefine gate til krysset Nedre Torggate/Brannsvaktgate. Man følger Bane Nor sin foreslåtte trase fra Hegdal frem til området Sverresgate/Castbergs gate/Utsiktsveien. Herfra dras traseen noe mer sydvestover og krysser i området ved Greveveien/Øvre Jægersborggate/ Heibergsgate. Trasen føres videre inn til en underjordisk stasjon som starter i krysset Karlsrogate/Josefine gate – stasjonen får hovedinngang mot nord/øst, ved dagens Domusbygg/mot Torget. Traseen fortsetter mot nordlige del av Bøkkerfjellet og kommer ut i åpen viadukt over Farris-fabrikkens lagerområde, går videre i viadukt over Konggata og opp Storgata, passerer «Mellomdammen» og følger Bane NORs foreslåtte trase.  
I kvartalet mellom Prinsegata – Karlsrogate/Josefine gate – Haraldsgata – Nedre Jægerborgs gate utredes/anlegges et trafikk-knutepunkt. Alle bygninger nord for Haraldsgata og Nedre Torggate beholdes som i dag. Torgets områder vil således ikke berøres.  
Øvre del av Steinbakken/Steinstredet/syd/vest for Nedre Jægerborgsgate frem til Karlsrogate må beholdes (bl.a. Thor Heyerdahls hus) –dog slik at skjæringen mellom Nedre Jægerborgsgate og Trygves gate skjer litt øst for dette krysset.
2. I den politiske behandlingen av Bane NORs forslag som er sendt ut på høring, må en sette som forutsetning at man vurderer fremtidige konsekvenser for videre byutvikling/sentrumsutvikling. Det må være et krav til kommunestyrets behandling at man ser stasjonsplassering i sammenheng med visjoner videre i byutviklingen.
3. Den foreslåtte Kongegata høy løsning vil kreve store inngrep i området fra Greveveien mot «Mellomdammen». Spesielt vil dette berøre nedre/midtre del av Torget – Odberg kvartalet – midtre del av Kongegata –samt nedre del av byområdet Lia.
4. Larvik sentrum har en fantastisk «amfibeliggenhet». Det bør være et mål å kunne beholde byen som en «Nordens Napoli». Samtidig har byen mange fine gamle bygninger og mindre kvartaler. Selv om enkelte bygninger fra noe nyere tid har en utforming som ikke er noen «mesterverk», er flere av dem blitt et del av bybildet. Tiltak som forsterker byens naturlige amfi bør prioriteres.
5. Å legge stasjonen i det området som foreslått i merknaden, og som en underjordisk stasjon, vil i langt større grad bygge på dagens infrastruktur og samtidig få en sentrumsnær løsning.
6. Slik fremdriften er planlagt vil kommunen måtte beslutte trasevalg og stasjonsplassering i løpet av 1. halvår 2019. Vedtaket blir en avgjørende premiss for arbeidet med «Mulighetsanalyser». Det er viktig at kommunen/ politikerne har «nedfelte tanker» om videre byutvikling før stasjonsplassering. Hva en får til og i hvilket tempo, vil styre sentrumsutvikling i flere menneskealdere

1. *Mindre justeringer av traseen og vurdering av eventuell bevaring av bygninger innenfor korridoren vil gjøres som videre detaljprosjektering i neste fase. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1.*
2. *Stasjonsutforming vil det jobbes mer med i reguleringsplanfase når valg av korridor er besluttet. Bane NOR ønsker høy tetthet for å kunne bygge opp under jernbanesatsingen, men det er Larvik kommune som er planmyndighet og legger rammer for arealutviklingen.*

*Bane NOR har ingen ytterligere kommentarer til punktene. De omhandler i stor grad forhold som må vurderes av Larvik kommune og vil være avhengig av hvordan Larvik kommune velger å disponere sine arealer og bygninger i sentrum. Merknaden tas for øvrig til orientering.*



fremover. Frem til vedtak om stasjonsplassering må kommunen og ikke minst de politiske partiene arbeide for at stasjonsplassering og visjoner om videre byutvikling henger sammen.

Punktene videre baserer seg på mitt forslag til stasjonsplassering. Det betyr at i traseen fra området Greveveien/Heibergs gate og helt frem til «Mellomdammen» må vurderes som en helhet i «Mulighetsanalysen».

7. Det er avgjørende at traseen kan legges underjordisk frem til innslag for viadukt i nordlige del av Bøkkerfjellet. Området fra Jægersborg/Karlsrogate til Nedre Torggate/Brannsvaktgate/Rombergbakken: Dette området vil bli sentralt og må inngå i en detaljanalyse (stasjon og trafikknutepunkt).
8. Det bør planlegges rådhus i dette området. Rådhuset kunne legges i aksens dagens politistasjon ned mot Festiviteten. Dette ville gi et topp moderne læring/konferansesenter. Vi må tenke på Larviks sentrale geografiske plassering i relasjon til regionen Vestfold/Telemark.
9. Grandkvartalet er under endring og gir mulighet til å se hele området fra Haralds gate/Nedre Torggate/Prinsegata/Rombergbakken i sammenheng. Legger vi stasjonen som forslått av Bane NOR i Kongegata, får vi to områder som må gjennomgå en total endring. Stasjonen kan anlegges slik at «øvre del» av stasjonen blir ventehall, billettsalg m.m., med en fin glassflate ut mot fjorden. Nytt rådhus bør planlegges slik at man får utsyn mot fjorden fra denne ventehallen.
10. Vi vil kunne få Bødkterfjellet mer inn i bybildet. De gamle havene sydvest for dagens rådhus burde bevares som oaser og åpnes for allmenheten. Dagens Vestfold tingrett blir kanskje flyttet, kanskje kunne Politiet overta denne til sin virksomhet. Heis fra Indre Havn vil kunne betjene sentrum og stasjon.
11. Sentrum nord for stasjonen vil ligge intakt eller gi muligheter for transformasjon. Det vil være viktig å peke på de utviklingsmuligheter man får ved å legge til rette for utvikling av arbeidsplasser i sentrum.
12. Argumentasjon for en sentrumsnær stasjonsplassering i den hensikt å gi åpning for økt handel, er tvilsom. Utvikling av arbeidsplasser er langt større. Nok en gang bør vi fokusere på byens sentrale plassering i regionen.
13. Hele Indre havn-området vil man få god tid til å planlegge. For eksempel kunne Storgata/Dronningens gate legges under Herrgårdsparken – benytte/utvide eksisterendetunnel – utvide Dronningens gate i alle fall frem til «Møbelringen» i første omgang. Hele området som i dag utgjør Herregårdssletta og videre østover mot Kr. Fredriksvei, gir rom for mange utviklingsmuligheter. Dette bør kommunens planleggere se nærmere på.

Jeg vil mene at det å binde sammen Kirkestredet og Storgata vil være en meget positiv med hensyn til å få tilbake Larviks naturlige «buktfom».

34	Peter Aanes	Bane NORs kommentarer
<p>1. Nei til Indre havn! Ja til Kongegata!</p> <p>2. I realiteten er det disse to alternativene man kan velge mellom. En omkamp for å få vurdert en annen plassering, kanskje utenfor sentrum, er lite realistisk.</p> <p>3. Man må ha et langsiktig perspektiv når man skal foreta dette valget. Ny stasjon vil bli byens trafikknutepunkt i flere generasjoner.</p> <p>4. Utsikten i indre havn: Larvik bysentrum ligger som et amfi med utsikt til horisonten, også fra Storgata. Beliggenheten er unik og har stor verdi. En høy jernbanebro gjennom Indre havn vil bli veldig dominerende og ligge som en sperre mot havet. En jernbanestasjon i Indre havn vil redusere muligheten til å utnytte Larviks fantastiske beliggenhet, og sperre for kontakten med sjøen.</p> <p>5. Økt støy med ny jernbane: I Jernbaneverket sin mulighetsstudie for fremtidens Vestfoldbane er det lagt til grunn et ruteopplegg med inntil 4 IC persontog og 2 godstog pr. time. Nasjonal Transportplan forutsetter økt godstransport på jernbanen i fremtiden. Klima er i endring og det er stort fokus på å redusere utslipp fra transportsektoren. Ingen kan være sikre på hva som vil skje i fremtiden. Det er realistisk at det kan bli fraktet mer gods på bane i fremtiden, også gjennom Larvik. Dette vil gi betydelig økt støy langs denne strekningen. I Jernbanekompetanse.no (lærebok om jernbaneteknikk) omtales støy fra jernbane. Der påpekes det at støy fra godstog er betydelig høyere enn fra persontog. Likeså bekreftes det at støy fra broer er høyere enn støy fra bane som går på bakkenivå. Støy sprer seg oppover noe betyr at de som bor i bygg over jernbanesporets høyde er de som først og fremst vil bli berørt. Larvik med sitt amfi vil således ligge utsatt til for denne typen støy.</p> <p>Denne støyen kan begrenses med skjerming. Under Team Dyrvik sin presentasjon av stasjon i Indre havn fikk de spørsmål om hvordan støyen fra jernbanen kan begrenses. Deres svar var at støyen begrenses best ved å bygge høye bygninger tett inntil jernbanesporet, på begge sider.</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></p> <p>5. <i>Planlegging og utredning av InterCity Stokke - Larvik er gjort i henhold Bane NORs Konseptdokument. Dette legger til grunn at det ikke skal være gods på Vestfoldbanen, annet enn i avvikssituasjoner. Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.6. Det finnes flere måter å begrense støy på, og tiltak for å redusere støy slik at krav i retningslinje for støy tilfredsstilles vil bli vurdert og fastsatt i forbindelse med reguleringsplanen.</i></p>
36	Lisbeth Hansen	Bane NORs kommentarer
<p>Vil ikke at Larvik Indre havn eller Kongegata velges. Alternativene raserer byen. Vis hensyn. Det finnes sikkert andre alternativ som Bergeløkka.</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></p>
37	Torstein Michael Dynna	Bane NORs kommentarer
<p>Ja til jernbanestasjon alle andre steder enn dagens lokasjon. Mener at jernbanen bør ligge på de nedlagte tomtene på Torstrand mellom Elveveien og THVGS. Om det står mellom Kongegata og Indre havn er Kongegata førstevalget.</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.</i></p>
41	Morten Skuggedal	Bane NORs kommentarer
<p>1. Verningenkorridoren er både dyrest og størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema.</p> <p>2. Verningenkorridoren vil både direkte og indirekte berøre boligområdene på Verningen. Jernbanetraseen vil både</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering. Dette er i henhold til Bane NORs vurderinger og anbefaling. Det</i></p>

<p>hindre videre utbygging av boligområdene og berøre de eksisterende boligområdene på Verningen. Mener man må unngå å legge traseen i og tett opptil det eneste tettstedet på strekningen så lenge det kan unngås.</p> <p>3. Dette vil gjøre at folk ikke ønsker å etablere seg nære nye etablerte industriområder (Ringdal og Amundrød).</p> <p>4. Verningenkorridoren går rett gjennom det største og viktigste rekreasjonsområdet tilknyttet Verningen. I tillegg til turområdene ligger det mye brukte nærmiljøanlegget «Timbo» i dette området, med skibakke og gapahuk. Området er allerede presset på grunn av steinproduksjonen. Verningenkorridoren vil i praksis mer enn spise opp det området som er igjen mellom industri og boligområder og ødelegge den balansen som er etablert mellom boforhold og industri.</p> <p>5. Det er et sentralt poeng at Stålåkerbruddet er i sluttfasen av sin levetid og at Gjerstadbruddet ikke har vært trukket frem som drivverdig før spørsmålet om jernbane dukket opp. Samtidig er Håkestadbruddet et stort brudd hvor det vil være aktiv drift i generasjoner fremover. Det er minst like god plass mellom Stålåkerbruddet og Gjerstadbruddet som det er mellom Håkestadbruddet og boligområdene på Verningen. Det bør derfor være helt unødvendig å plassere jernbanen midt i et svært verdifullt rekreasjonsområde og samtidig ramme boligutbyggingen direkte.</p>	<p><i>vises også til kommentarer til merknad nr. 23.</i></p>
--	--

45	Yngve Bordøy	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Med fargerike illustrasjoner får vi se hvordan det kan bli på stasjonen i Kongegata, med parkanlegg, tunnelåpning, skinner og tog. På kartskissene er stasjonen plassert med tunnelen i Bøkkerveien, ca. 23 meter over havet (målt med Kartverket: norgeskart.no). Tunnelen fra Sandefjord kommer ut i Kongegata mange meter lavere, hele 7-10 meter under perrongen til Porsgrunn-toget. Toget som kommer fra Lågen i tunnel, går under Haraldsgate noen meter opp fra Prinsegata. Gatenivået der er 25 moh (norgeskart.no). Hvis vi antar at selve tunnelen er 7 m høy og vi trenger 5 m masse over for å gi plass til kommunal infrastruktur, vil skinnene ligge ca. 12 m under gatenivå. Hvis skinnegangen går vannrett videre, vil den da komme ut i Kongegata/Bøkkerveien 13 moh. Dette er 10 m lavere enn der stasjonen er tegnet. Lar vi skinnegangen stige maksimalt tillatt (1,25 %) fra Haraldsgate til Kongegata, vil den komme ut ca. 7 m under det som er tegnet. Ved å legge tunnelen i Haraldsgate øverst, og kommunalt teknisk anlegg 10-12 m under gateplan, kan skinnene komme ca. 3 m høyere i Kongegata. Dette er fremdeles ca. 4-7 m lavere enn den planlagte skinnegangen fra Porsgrunn.</p> <p>2. Er dette en misforståelse eller er stasjonens plassering helt feil?</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Planforslaget fra Bane NOR er basert på teknisk prosjektering av jernbanen. Et hovedkriterium for strekningen mellom Byskogen og Kleivertunnelen er at ny jernbane skal treffe det som allerede er bygget.</i></p>

46	Anna Hansen, Torstrand vel	Bane NORs kommentarer
	<p>De mest verdifulle arealene skal være tilgjengelige for alle, og da kan det ikke være en jernbane som stenger mellom byen og fjorden.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Jernbanebrua gjennom Indre havn vil bli dominerende og skape en barriere mellom by og fjord. Bare høyhus kan til en viss grad konkurrere med en slik konstruksjon, men det er vel ikke det vi i Larvik ønsker oss?</li> <li>Indre havn vil gi setningsskader på Herregården, Larviks mest verneverdige bygning. Tunnel- innslag vil forringe området rundt Herregården betydelig. Omgivelsene er del av Herregården og er med på å skape den rette rammen rundt bygget.</li> <li>tunnel- innslaget og jernbanetraseen i fjellet mot Elveveien er plassert på samme sted som tunnel- innslaget for mulig veitunnel. Det betyr at Larvik kan miste muligheten til å bygge veitunnelen som bør være en del av øst-vest-forbindelsen gjennom byen. Ifølge mulighetsanalysen fra Statens vegvesen er denne tunnelen den beste løsningen for å avlaste store deler av byen for dagens trafikkbelastning.</li> <li>Fjerning av jernbanetraseen fra Indre havn gjør at store arealer blir frigjort for positiv byutvikling med et tilstrekkelig stort og åpent fellesareal.</li> <li>flytting av jernbanen fra Indre havn og Hammerdalen gjør at man unngår en enorm menneskeskapt barriere mellom sentrum og Torstrand/Langestrand.</li> <li>Stasjon i Indre havn vil føre til ytterligere handels- og utviklingsstagnasjon for dagens sentrum.</li> <li>IC- traseen fra Porsgrunn til Larvik vil være ute av drift i minst 1 år ved valg av Indre havn.</li> <li>Det vil være enormt utfordrende å få til en god trafikkavvikling dersom Indre havn skal bli knutepunkt for både tog og buss.</li> <li>Også moderne tog lager støy. Er bekymret for støy når det skal passere tog i høy hastighet. Ikke alle tog skal stoppe i Larvik, i tillegg skaper bremsing og akselerering støy. Støyproblemer er en stor påkjenning for mange mennesker, og denne typen omkostning bør få økt oppmerksomhet.</li> <li>Torstrand Vel ber om at Larvik kommune avviser Indre havn som alternativ til jernbanetrasé.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></li> <li><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.10.</i></li> <li><i>Tunnelpåhugg for dobbeltspor i Indre havn- og Kongegatakorridorene ligger lenger nord enn tunnelpåhugg for kort og lang løsning som er vist som del av Mulighetsanalyse Larvik.</i></li> <li></li> <li></li> <li><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></li> <li><i>og 8 Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.1 og 1.8, samt til planbeskrivelsen.</i></li> <li></li> <li><i>Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.6. Det finnes flere måter å begrense støy på, og tiltak for å redusere støy slik at krav i retningslinje for støy tilfredsstilles vil bli vurdert og fastsatt i forbindelse med reguleringsplanen.</i></li> <li><i>Henvender seg til kommunen.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

47	Arne Høgstedt	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>Krav til Bane NOR hvis stasjon i Kongegata: Bane NORs stasjon i Kongegata og linjene fram til og fra denne vil ha vidtrekkende konsekvenser for de som mister sine boliger, forretninger, omsetning og arbeidsplasser, og for alle som mener at byens og kommunens sentrum fortsatt bør være ved torget.</li> <li>Vil Bane Nor bare lage sine egne anlegg, fylle igjen grøfta, retta av toppen, så til med engrfrø, og kun gi et minimum av kompensasjon til dem som blir berørt, eller kan vi regne med dem som en byggherre som ønsker at de som blir berørt skal bli fornøyd og at sentrum skal leve videre?</li> <li>Våre politikere må stille krav om Utbyggingsavtale med Bane Nor, hvor det klart fremgår hva Bane Nor må bekoste, hvilket ansvar de har for å planlegge og å ta</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering. Det vises til kap 1.8.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Bane NORs tiltak er å bygge dobbeltspor, stasjon og å legge til rette for at stasjonen fungerer i samspill med andre reisemidler som togreisende benytter seg av. Byutvikling og byreparasjon etter anleggsperioden vil kreve involvering av kommunen og andre aktører. Når det gjelder kompensasjon vises det til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> </ol>

<p>initiativ til bygging og utvikling av sentrum. Konkret må det kreves at Bane NOR:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Subsidiere nye boliger i sentrum til de som får sine boliger revet. De må sørge for at det planlegges og bygges nye boliger i sentrum, og aktivt bidra i boligmarkedet i sentrum.</li> <li>b. Bygger erstatningsbygg til Næringslivet i sentrum. Byggene må settes opp så tidlig at de næringsdriverne kan flytte inn uten opphold i sin virksomhet.</li> <li>c. Etablerer nye parkeringsplasser i sentrum etter hvert som de gamle forsvinner i anleggsarbeidene.</li> <li>d. Planlegger og tilrettelegg for det nye sentrum, og legger forholdene til rette for ny virksomhet.</li> </ol> <p>4. Mener ny jernbane gjennom byen vil gi mange arbeidsplasser, store investeringer, og være et godt bidrag til vekst og utvikling for Larvik kommune og by. Tror det er en stor fordel for byen at stasjonen blir liggende i sentrum og håper at politikerne ikke roter til både anlegget og framdriften med å kreve mer utredninger.</p> <p>5. Mener Indre Havn er best og klart bedre enn Kongegata på følgende punkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Det skal bygges et trafikk-knutepunkt. Alle veier fører til Storgata og Larvik stasjon, som allerede er et trafikk-knutepunkt, og som allerede er tilrettelagt med stasjon, parkeringsplasser, godsmottak, buss-stopp for alle ruter, drosjesentral og stall for sykkelparkering. Det er god plass her til å utvikle dette videre slik vi trenger og ønsker.</li> <li>b. Det skal utvikles et bo- og næringsknutepunkt. Indre havn er allerede et senter i kommunen for bosetting og næringsvirksomhet med hele bykjernen, bebyggelse langs østsiden av fjorden og sykkelavstand fra Byskogen, Hovland, Nordbyen og Østre Halsen. Det er gangavstand til Grandkvartalet. Indre Havn er stort nok til at det kan etableres et attraktivt bo- og næringsområde med stasjonen som et naturlig sentrum, uten at man ødelegger Indre Havn som sosialt treffsted.</li> <li>c. Stor anleggsvirksomhet i 5-10 år. Bygging av ny stasjon og bane til og fra denne vil være et stort anleggsarbeide i mange år. I Indre havn vil dette kunne foregå i hovedsak på ubebygde egne arealer å skape minimalt med ulemper for befolkning og trafikkavvikling. Med utbygging av Kongegata vil anleggsvirksomheten pågå midt i sentrum og gi støy og bråk for mange mennesker og sviktende handel for forretninger og virksomheter i sentrum.</li> <li>d. Utvikling av byen. Stasjon i Indre Havn vil gi byen et løft med et bo- og næringsknutepunkt med stasjonen som sentrum. Sentrum rundt torget vil leve videre og få bedre vilkår med mer virksomhet og mennesker i nærheten og uten rasing av området. Utbygging av stasjon i Kongegata og jernbane gjennom sentrum vil</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Dette må vurderes i neste planfase.</i></li> <li>4. <i>Bane NOR er enig i at sentral stasjonsplassering vil styrke byen på sikt. Jmf. 1.5, 1.14 og 1.17.</i></li> <li>5. <i>Bane NOR har anbefalt Indre Havn høy i anbefalingen og er enig i at kostnader for gjennomføring er viktig.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
--	---

<p>kreve riving av 220 boliger og en rekke forretninger og restauranter i sentrum. Det er stor sannsynlighet for at sentrum for øvrig heller ikke vil overleve 5-10 år med sviktende omsetning. Resultatet vil da være at sentrum er lagt dødt og ikke vil gjenoppstå.</p> <p>e. Stasjonen blir en attraksjon for byen. Jernbane på viadukt høyt over bakken finnes ikke i noen andre byer i Norge og vil bli en attraksjon. Det vil være en opplevelse å vente på toget på perrongene her med utsikt mot byen. Vi må forlange av Bane NOR at det gjennomføres en arkitektkonkurranse om utforming av stasjon og viadukt slik at dette får et moderne og stilig design.</p> <p>f. Utvikling av kulturområdene i Indre havn. Takket være våre politikere har vi et flott treffsted og rekreasjonsområde i Indre Havn. Slippes eiendomsutviklerne løs i dette området vil det fort kunne fylles opp med dyre leiligheter ala Sanden som vil være til glede for de som bor der, men en tragedie for byen som helhet. Vi må forlange at Bane NOR også planlegger for utvikling av de åpne offentlige områdene man har i dag for rekreasjon og aktivitet. Restaurant- og kulturliv i området vil også få bedre muligheter ved det nye knutepunktet.</p> <p>g. Rimeligere utbygging. Indre havn er oppgitt å være 1 milliard kr rimeligere enn Kongegata. Dette er like mye penger som Larvik kommune bruker på all sin virksomhet gjennom et helt år. Disse pengene kan garantert benyttes bedre enn til å rasere sentrum. Skal vi få den utvikling av Larvik sentrum som LPO-arkitekter har forespeilet oss i sin mulighetsstudie vil jeg tro at differansen til en stasjon i Kongegata økes til 2 milliarder. Vil vi få Bane NOR til å betale dette?</p>	
---	--

48	Arne Gusland	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Berømmer Bane NOR for et flott utredningsarbeid, som fremstår som et solidt arbeid hvor de fleste aspekter ved en jernbaneutbygging er utredet og vurdert. Berømmer også det arbeid som Rådmannen med sine ansatte har klart å gjennomføre på den korte tiden de har hatt til disposisjon. Er så langt positiv til arbeidet, informasjonen og medvirkningen det er lagt opp til fra Bane NORs og kommunens side, det er gitt god og grundig informasjon til innbyggere og berørte parter.</p> <p>2. Støtter Rådmannens innstilling og henstiller politikerne til å velge stasjonsplassering i Kongegata. Larvik kan få en åpen front mot sjøen. Forutsetter at ikke alle ledige arealer overfylles med utbygging av leiligheter, men skaper en åpen front mot sjøen til glede for alle Larvik sine innbyggere. Det er viktigere at Larvik ikke får en stor betongkloss som hindrer utsyn og skaper en barriere mot sjøen. En stasjonsplassering i Kongegata kan på sikt kan være positivt for sentrum, selv om det blir belastende for de som rammes, både næringslivet og beboere.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>3. <i>Stålaker øst er i tråd med Bane NORs anbefaling</i></p>



<p>3. Støtter Stålaker øst-korridoren og ser på den som den åpenbart beste løsningen. Anmoder politikerne til å velge traseen Stålaker øst.</p> <p>4. Viser til at Verningenkorridoren ikke ble anbefalt utredet av Bane NOR jf. Forstudierapporten av 28. april 2016. Viser også til sitt merknadsbrev vedrørende Høringsuttalelse for Verningenkorridoren av 29. september 2017. Det er ytterligere grunner til ikke å velge Verningenkorridoren, blant annet på grunn av at den går gjennom et regulert boligområde og vil komme veldig tett opp til bebyggelsen på Verningen. Mener at en jernbaneutbygging vil berøre så mange og så mye i samfunnet at det må være den beste løsningen for samfunnet samlet sett som må legges til grunn.</p>	
---	--

53	Ingar Jozefowicz	Bane NORs kommentarer
	<p>Uttalelsen er en felles merknad fra noen beboere og rettighetshavere som har sin eiendom innenfor båndleggingssonen i «Delområde 14.1 Farriseidet – Langestrand.» Merknaden er undertegnet av 19 personer.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Har valgt å gå sammen om merknaden fordi de har sammenfallende meninger, ønsker og merknader til kommunedelplanen. Først og fremst dreier det seg om usikkerheten og følelsen av å være i «arrest», og «ikke vite», med tanke på at boligene deres mest sannsynlig må overdras en gang i udefinert fremtid - kanskje fem år før år 2032 (?).</li> <li>2. Det er viktig å få frem at de aksepterer at samfunnet krever at jernbane bygges, og at det er viktig for samfunnet (les: myndigheter og folkevalgte) å akseptere at de befinner seg i en krevende situasjon og ønsker å komme seg videre, og ut av «arrest».</li> <li>3. Antar at slik jernbanen er vist i Figur 7-17 i «Fagrapport nærmiljø og friluftsliv» er mer eller mindre satt, gitt det faktum at det ikke er langt inn til dagens ende av Martineåstunellen. Det er derfor lett å anta at det ikke er mange justeringsmuligheter til vurdering under et fremtidig arbeid med reguleringsplanen for vårt delområde.</li> </ol> <p>Har følgende punkter som ønskes kommentert og belyst i det videre planarbeid:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Det må gis mulighet til de som blir direkte berørte å fratse eiendommene og boligene til en gitt tidligere tid ved at Larvik kommune tilbyr å kjøpe ut boliger. Arbeidet kommunen gjør med dette må kommuniseres tydelig. Det vises spesielt til artikkel på op.no 29. august 2018 der ordfører Rune Høiseith fremstiller seg positiv til at kommunen kjøper ut eiendommer når trasevalg er tatt. For delområde 14.1 må det være mulig å få tatt et valg om trasé raskt; da konsekvensene ovenfor eksisterende bebyggelse er de samme uavhengig av skisserte stasjonsplasseringer i Larvik, og at punkt for påkobling til eksisterende jernbane i Martineåsen er i nærheten.</li> <li>5. Det må sikres samme erstatningsprosedyrer (rettigheter, beløp mm) ved eventuell kontraktsinngåelse med kommunen, som ved en senere kontrakt med Bane NOR.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Detaljert prosjektering av traseen skjer i neste fase. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1.</i></li> <li>4. <i>og 5. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.4.</i> <i>Dersom kommunen kjøper eiendommen er et forhold mellom grunneier og kommunen som forutsetter enighet. Bane NOR kan ikke påvirke det. Bane NORs føringer for grunnverv er kort omtalt under gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering. Bane NOR har forståelse for at det er reaksjoner rundt mulig tap av egen eiendom, og at usikkerheten knyttet til tap og ventetiden medfører stor belastning for enkeltpersoner. Det er beklagelig, men like fullt en del av en planprosess for et slikt stort tiltak.</i></p>



<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Det må sikres at takst ikke forringes pga jernbane eller veiutbygging. Det må sees bort ifra anleggsbelastningen området er, og har vært under, i lang tid.</li> <li>7. Det må kommuniseres spesielt om prosedyrer rundt erstatning av boliger der det i sin helhet er en sak om tapte leieinntekter.</li> <li>8. Nabolagsgruppen savner initiativ fra kommunen der det informeres mindre lokale grupper (som oss) som direkte er berørt. Beboergruppene som er direkte berørt av utbyggingen skal ha en kontaktperson i planavdelingen.</li> <li>9. Nabolaget er sammensatt av mennesker i flere livsfaser. Det viser seg at uvitenheten og liten grad av kommunisert tidsperspektiv gjør hverdagen krevende for alle. Det handler for eksempel om at småbarnsforeldre ikke ønsker at barna må bytte skolekrets når de akkurat har begynt på skolen, om tilpassinger av boliger når familiene blir større, om at de som er eldre ønsker forutsigbarhet i forhold til boligsalg når livsfasen krever en annen boform. Dere forteller at dere skjønner hva vi går igjennom. Vi ønsker forutsigbarhet og livskvalitet i våre boliger. Vi kan ikke si at vi opplever det akkurat nå.</li> <li>10. Benytter anledningen til å takke for den informasjonen som er gitt så langt, og ønsker dere lykke til videre med dette krevende arbeidet. Ta oss gjerne i dialog.</li> </ol>	
---	--

57	Steinar og Kjetil H. Dale	Bane NORs kommentarer
<p>Gjør Bane NOR oppmerksomme på at det kan være Larvikittforekomster på Gnr: 1067 bnr.1. Dette bes om å ta hensyn til i planleggingen av Verningenkorridoren.</p>		<p><i>Bane NOR har benyttet Norges Geologisk Undersøkelse (NGU) sin kartlegging av larvikittressurser som underlag. At det kan forekomme larvikitt utenfor de kartlagte områdene er ikke usannsynlig. Det henvises til tilleggsutredning steinindustrien</i></p>

59	Øyvind Bakken	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vil gi honnør til representantene fra Bane NOR for god og vel dokumentert informasjon om jernbanen. Vil også gi honnør til deres hjemmeside for informasjon om prosjektet.</li> <li>2. Ønsker Kongegata høy løsning med følgende begrunnelse: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Indre Havn er unikt og området ligger tett opp til det som er Larviks særegenheter og attraksjoner, Herregården og Tollerodden.</li> <li>b. Å legge en stor trafikkmaskin i Indre Havn blir helt feil og vil påvirke dette attraktive og særegne området svært negativt.</li> <li>c. Skal Larvik fremstå som attraktivt for kommende generasjoner, og for besøkende, er det ytterst viktig at vi skåner dette området.</li> <li>d. Gjennom Indre Havn har Larvik by et sterkt konkurransefortrinn i forhold til øvrige byer i regionen.</li> </ol> </li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

<p>e. Indre Havn, høye hus, lave hus, aktivitetspark mv. Hvordan dette området skal se ut og disponeres bør ungdommen og kommende generasjoner få være med på å bestemme.</p> <p>f. Det er og hyggelig å besøke i Indre Havn i dag. Området benyttes av flere generasjoner og det er høy aktivitet.</p> <p>3. Høy løsnings i Kongegata vil påvirke mange beboere negativt. Disse må ikke komme tapende ut av utbyggingen og må selvfølgelig få fullt oppgjør.</p> <p>4. Flere næringsdrivende vil også bli påvirket av løsningen. Kanskje er risikoen og utfordringene for disse i dag større knyttet til den fremtidige bruk av internett som handelsplass enn byggetiden for en ny jernbanestasjon.</p> <p>5. Kostnadene knyttet til utbygging er svært store enten man velger den ene eller andre løsningen. Det eneste som er sikkert er at de tallene vi har i dag høyst sannsynlig ikke kommer til å stemme med fasiten. Man bør ha i mente at dette er en investering for fremtiden. Det blir derfor nesten uforsvarlig å velge en løsning kun basert økonomi. Bergensbanen kostet Norge et helt statsbudsjett da den ble åpnet.</p> <p>6. Tør hevde at en ny togstasjon i Kongegata vil vitalisere og også gjøre dette området mer interessant for utvikling av Larvik by enn slik det fremstår i dag. Løsningen innebærer også at mye av jernbanen ikke blir synlig og dominerende slik den er i dag og slik den vil bli med en Indre Havn løsning.</p> <p>7. Oppfordrer politikerne til å tenke på Larvik og legge partifargene i skuffen. Tror mange hadde satt pris på om politikerne sto samlet.</p>	<p>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
---	---

60	Anne Nordfjellmark Norløff	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Vi, innbyggerne av Larvik kommune godtar ikke ødeleggelse av Indre Havn eller Kongegata. Vi kan ikke godta at byen vår blir ødelagt for kommende generasjoner. Vi må ta oss god tid, og vi krever ny utredning av trasé via Vervingen – korridoren til Stasjon på Bommestad og så videre på gamle E18 med sammenkobling med ny trasé på Farriseidet. Vi krever også utredning av forslaget til Kjell Ronald Hansen om ny Stasjon på Elveveien.</p> <p>Begrunnelse:</p> <p>2. Det vil være ødeleggende for både Sentrum ved valg av Kongegata og området Indre Havn, Storgata, Sanden, Hammerdalen ved valg av Indre Havn. Mye av bebyggelsen vil måtte rives og byggeperioden vil ødelegge både sentrum og for nåværende næringsdrivende. Begge alternativene vil berøre næringsdrivende negativt. Flere bygg som er bevaringsverdig i Larviks historie vil bli revet og selve sentrum av byen er kun 4-5 gater.</p> <p>3. Larvik kommune skal sette i gang arbeid med By-pakke og med 0 visjon for biltrafikk. Med bomring inn til byen vil folk heller kjøre til Torps for reise med jernbanen. Dette gjør det vanskelig med stasjon midt i byen. For miljøet er det mye bedre med stasjonsplassering på utsiden av byen. Lettere tilgjengelig for innbyggere som</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.3 og 1.14.4.</i></p> <p>4. <i>Vibrasjoner og fare for setninger på omkringliggende bygninger vil vurderes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger</i></p>

<p>er bosatt langs Lågen på begge sider og Verningen. Hvis stasjonen blir i Sentrum eller Indre Havn kommer alle disse innbyggerne til å kjøre til Torps stasjon.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Er det utredet hva som kan skje med Larvik sykehus ved boring i fjellet? Halve Sykehuset står på fjell, resten står på leire. Kan vibrasjoner i fjellet gi setningsskader på Sykehuset? Det er allerede store setningsskader på sykehuset.</li> <li>5. Med Verningen- korridoren sparer en Steinindustrien og næringsområdet på Hegdal med tilknytning til videre på gamle E18.</li> <li>6. Ønsker jernbanetrasé via Verningen-korridoren, med stasjon på Bommestad, med parkeringsmuligheter og påkjøring til E18, og så videre på gamle E18. Mulig stasjonsplassering Gjermundsen Auto. Da dette vil ta mange år før det er ferdig vil dette være sentrum i Larvik for togtransport og også en bussterminal med felles venterom. Det bygges da for flere generasjonen fremover.</li> <li>7. Nåværende togtrasé kan brukes uten forstyrrelsen ved bygging av den nye. Dette vil også løfte Indre Havn og Storgata. Storgata og Dronningensgate kan gjøres bredere og med fine sykkelbaner. Jernbanelinjen frem til krysset til Stavern kan da fjernes, som nå er en flaskehals for trafikk på sommeren. Undergangen/ krysset til Stavern kan da fjernes helt og veien kan løftes og gjøres bredere.</li> <li>8. Hele Indre Havn blir frigjort, området kan bli et rekreasjonsområde uten biler. Dette vil da bli et unikt område for Larvik. Dette vil gagne alle som bor og ferdes i dette området. Dette vil bli folkets Havn når det også blir laget Gjestehavn.</li> <li>9. Steinindustrien i Larvik blir ikke berørt ved dette valget.</li> <li>10. Vi, innbyggere av Larvik kommune krever ny utredning av Jernbanestasjon ved Bommestad der traseen går via gamle E18 og utredning av Stasjonsplassering ved Elveveien ifølge forslaget til Kjell Ronald Hansen.</li> </ol>	<p><i>som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2 og 1.3.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
---	--

62	Preben Liland Madsen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kongegata-korridoren fremstår som det mest sentrale alternativet, siden det er bebyggelse på begge sider av sporet. Det er flere personer som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen. I tillegg er det et langt bedre jernbaneteknisk alternativ, med høyere gjennomkjøringshastighet for ikke-stoppende tog. Fjerntog vil kunne spare over 40 sekunder sammenlignet med Indre Havn. Sammen med stasjonsløsninger som gir høy gjennomkjøringshastighet i Stokke, Torp og Sandefjord vil man ha mye større fleksibilitet i å legge opp til et alternerende stoppmønster for fjerntog uten at det går på særlig bekostning av total reisetid for fjerntoget.</li> <li>2. Det koster å bygge for fremtiden, men det er det verdt, både i et klima- og utviklingsperspektiv. En stasjon i Kongegata fremstår ikke bare som bra for Larvik, men også bedre for de som skal videre sørover eller nordover. Det er viktig når man i fremtiden får Sørvestbanen og for å få best mulig utbytte av</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

<p>Farriseidet - Porsgrunn-parsellen som er bygget for 250 km/t.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det er langt fra alle steder at en så stor andel av politikere og befolkning er villige til å ofre noe på kort sikt for å gjøre Larvik mye bedre i et lengre perspektiv. Det burde Bane NOR merke seg og dra nytte av. Håper politikerne i Larvik sammen tar et modig og mer fremtidsrettet valg og velger Kongegata.</li> <li>4. Indre Havn-korridoren medfører at strekningen Larvik - Skien nok en gang trafikkeres med buss for tog i lang tid. I tillegg til at det også blir en lang periode med buss Sandefjord - Larvik - Skien. Det fremstår svært betenkelig at en så ny dobbeltsporstrekning som Farriseidet - Porsgrunn skal stå ubrukt i ett helt år eller mer. Ved byggingen av Farriseidet - Porsgrunn beregnet man den samfunnsøkonomiske gevinsten av denne strekningen, i tillegg til en klimautslippsberegning. Har man tatt inn tapet av disse gevinstene - ved å stenge banen i ett år - inn i kostnads- og klimaberegningene for Sandefjord - Larvik?</li> <li>5. Strekningen vest for stasjonen i Indre Havn får mye oppmerksomhet, med bro oppover mot tunnelen videre mot Porsgrunn. Det er også mye oppmerksomhet rundt hvordan selve stasjonen skal se ut. Synes Bane NOR sitt forslag om høyt alternativ i Indre Havn ser greit ut, men at det derimot er på vestsiden av stasjonen at man risikerer å skape noe som ikke vil se særlig bra ut.</li> <li>6. Eventuell godstrafikk vil måtte bevege seg tregere gjennom sentrum og avgi mer lyd enn med Kongegata-korridoren, på grunn av den mer svingete kurvaturen og mer tid ute i friluft i Indre Havn-korridoren. Dette taler også taler mot Indre Havn-alternativet.</li> <li>7. Mener at dersom man går for Indre havn- korridoren, bør Bane NORs stasjonsalternativ legges til grunn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. <i>Gevinsten som er beregnet inn i Farriseidet- Porsgrunn er ikke tatt inn som tap i beregninger for Stokke – Larvik. Kostnader til buss for tog er ikke beregnet eller medtatt i kostnadsestimat for tiltaket. Klimautslippsberegninger omfatter utbygging og drift/vedlikehold av infrastrukturen over en beregningsperiode på 60 år, og inkluderer ikke buss for tog.</i></li> </ol>
---	---

63	Janke Mürer	Bane NORs kommentarer
	<p>Det er framkommet innsigelser fra blant annet riksantikvaren mot plassering av ny stasjon i Indre havn. Dermed står man tilbake med kun Kongegata som alternativ, mens kravet er at det skal være minst (?) to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det bes derfor om at Bane NOR pålegges å utrede ytterligere ett alternativ.</li> <li>2. Samtidig bes Larvik kommunestyre om å utsette saken og avholde en folkeavstemning i forbindelse med kommunevalget 2019.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Forskrift om konsekvensvurderinger sitt krav om å utrede alternativer er oppfylt i dette tilfellet. En rekke korridorer har vært vurdert og utredet i tidligfase, og to korridorer med to alternativer i hver er utredet fullt ut i teknisk hovedplan og gjennom konsekvensutredning. Det er ikke krav i forskriften at det skal utredes flere alternativer som ikke mottar faglige innsigelser fra noen instanser.</i></li> <li>2. <i>Merknaden er rettet til Larvik kommune, Bane NOR har ingen kommentar til denne.</i></li> </ol>

64	Tor Bjørvik	Bane NORs kommentarer
	<p>Sender leserinnlegg i Østlands-Posten 17.01.2019 som merknad til planarbeidet.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternativ ved Elveveien må utredes. Det vil trolig bli noen hundre millioner kroner billigere enn de alternativer som allerede er utredet, samtidig som det blir en vesentlig bedre løsning for flertallet av trafikantene.</li> <li>2. Det må gjennomføres en transportanalyse som viser hvorfra i kommunen trafikantene kommer, og hvor de skal. Det store flertall av trafikantene bor utenfor sentrum, og det store flertall skal trolig i retning Tønsberg-Oslo. Transportanalysen må sammenligne de forskjellige alternativene, slik at en ser hvem som kommer best ut.</li> <li>3. Larvik stasjon vil bli en transportterminal, fordi de fleste trafikantene vil trenge et annet transportmiddel, som buss, drosje eller elbil til og fra stasjonen. Det vil kreve store arealer til oppstillingsplasser og parkering. Sentrum har både dårlig tilkomst og mangel på arealer.</li> <li>4. Det blir svært tungvint og vanskelig, og skadelig for de næringsdrivende, å drive en omfattende anleggsvirksomhet i Larvik sentrum gjennom flere år. Ved Elveveien vil det være mye enklere.</li> <li>5. Vestfoldbanen bli i framtida en Sørlandsbane. Tog som ikke skal stoppe på Larvik stasjon, må kunne passere stasjonen i stor fart. Det stiller store krav til linjeføringen.</li> <li>6. Da kommunestyret gjorde sitt fatale vedtak i 2017, om bare å utrede sentrumsalternativer, hadde representantene et svært dårlig beslutningsgrunnlag. Mange ville sannsynligvis stemt annerledes hvis de hadde visst det de vet i dag.</li> <li>7. Stortinget har ikke bestemt at alle jernbanestasjoner skal ligge i sentrum. De har bare gitt veiledende retningslinjer. Men veiledende retningslinjer må tilpasses lokale forhold. Stortinget har aldri vært i Larvik og satt seg inn i vår topografi. Sandefjord har nå valgt å legge stasjonen utenfor sentrum.</li> <li>8. Det er verdt å bruk et ekstra år på utredninger, hvis en dermed kan spare noen 100 millioner kroner, og få en bedre løsning for alle.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.3.</i></li> <li>2. <i>En sentral stasjonsplassering vil være godt egnet for alle togreisende, både de som reiser til og fra byen. Det forutsettes at busstilbud og busstruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.16.</i></li> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1. 8.</i></li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. <i>Sentral stasjonsplassering var en føring fra Samferdselsdepartementet til konseptvalgutredningen som ble gjennomført i forkant av kommunedelplanen. Denne føringen framgår også av gjeldende Nasjonal transportplan.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

66	Robert Jacobsen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Var på en fin presentasjon fra Larvik kommune og arkitektene. Av to onder må det velges Kongegata stasjon, som på sikt ser ut som en løsning Larvik kan leve med.</li> <li>2. Indre havn alternativet må ikke velges. Dette vil ødelegge Larvik fjordby for all fremtid. Indre havn er Larviks fortrinn, med et yrende liv av unge og gamle.</li> <li>3. Legg stasjon på Bergeløkka eller Bommestad. Der er det parkering og bussene kan komme frem. Skulle gjerne sett at et bedre alternativ ble utredet. Alle steder i Larvik er sentralt. Elektriske busser og parkering er det vi trenger.</li> <li>4. Hvilken rett har Bane NOR og politikere til å rasere en by, ødelegge arbeidsplasser og ikke minst ta fra Larviks befolkning sine hjem.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2 og 1.14.4.</i></li> <li>4. <i>Bane NOR planlegger sentrale stasjoner på oppdrag fra Stortinget. Bygging av ny stasjon har konsekvenser for byen på kort sikt, men på lengre sikt vil det styrke byen.</i></li> </ol>

68	Trude Trollås	Bane NORs kommentarer
1.	Det viktigste er at kommunen involverer de berørte partene på en god måte. Har ikke sett noe til dette hittil. Viktig at kommunen ser til andre deler av landet hvor de valgte å kjøpe opp berørte eiendommer for de som måtte ønske det. Ber også om at det må tas hensyn til familier med små barn der behovet for ny bolig innenfor skole/bhg kretser er avgjørende for en så smidig overgang til nytt hus som mulig.	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Bane NOR ønsker å ivareta berørte i hele planleggings- og utbyggingsprosessen. Merknaden retter seg i første rekke til kommunens oppfølging. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p>
2.	Ønsker også kontinuerlig dialog med kommunen og håper de fremover skal slippe å ringe rundt å mase og bruke timesvis på å få svar på enkle spørsmål. Dette er en heldagsjobb for de som er involverte og sånn bør det ikke være.	

69	Atle Sjøblom	Bane NORs kommentarer
1.	Mener at hele saken har kommet skjevt ut, da Indre havn skulle aldri vært vurdert. Nå som Larvik kommune har havnet i denne situasjonen, må man lytte til ungdommene som stemmer klart Kongegata.	<p><i>Merknaden tas til orientering. Kongegata er et relevant alternativ for Bane NOR hvis Larvik kommune ønsker det.</i></p>
2.	Mener man bør vurdere å si nei til jernbane til Larvik og se hva de sier da. Men i utgangspunktet er det et enstemmig Kongegata som burde bli vedtatt. Skjønner ikke at man bruker tid og penger på Indre havn.	

70	Kieu Ly Truong	Bane NORs kommentarer
	Jernbanestasjonen bør bli i Indre Havn.	<p><i>Dette er i tråd med Bane NORs anbefaling.</i></p>

71	Martin Jensen	Bane NORs kommentarer
1.	Endelig skal Larvik få ny Jernbane. Dette er noe vi virkelig fortjener, etter å ha hatt en jernbanestasjon i Indre havn i over 100 år!	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.</i></p>
2.	Hvorfor ikke la staten bidra med å betale for å stabilisere grunnen øverst i Hammerdalen. Det må da være en grei løsning å plassere stasjonen øverst i Hammerdalen. Dette vil gi: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Nærhet til E18 for alle som ikke bor i Larvik By.</li> <li>b. Utnyttelse av et ubrukt areal.</li> <li>c. Ingen boliger som må rives/eksproprieres.</li> <li>d. Kort vei til Indre havn for besøkende som kommer med tog.</li> <li>e. Mulighet for buss t/r Larvik sentrum for dem som ønsker å være i fred og beskue en døende by.</li> </ul>	
3.	Håper inderlig at kommunen forstår at man må bygge ut indre havn, gi plass til betalende næringsliv, butikker, restauranter, uteliv og marina. Det er nok av private aktører som vil bygge i Indre havn. Politikerne må bare stille arealer til disposisjon.	
4.	Det hadde heller ikke skadet å få bygget et universitet som ville skaffet arbeidsplasser og gjort byen mer levende med studenter. Byen kveles av eldre som vil bevare, bevare og bevare. Larvik henger igjen og det er trist.	



72	Bengt Nicolai Thaen	Bane NORs kommentarer
1.	Mange mener at ingen av alternativene er gode og at man heller burde se på Alfred Andersen- tomten eller en plassering ved Elveveien. Begge løsninger ville gi bedre parkeringsmuligheter og kort vei til E18 og ferge-terminalen. Vil medføre mindre trafikkutfordringer i sentrum. Andre mener man bør legge stasjonen ved Bommestad og la jernbanen gå parallelt med E18.	<i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.</i>
2.	Dersom politikere og Bane NOR ikke vil endre på Kongegata og Indre havn, er Kongegata å foretrekke selv om det fører til riving av innsenders egen bolig.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>

73	Erling Magnus og Marie Allum	Bane NORs kommentarer
1.	Har nettopp kjøpt leilighet i gamle brannstasjonen, som blir liggende nært jernbanestasjonen i Kongegata. Er engstelige for rystelser og leirskred i Bøkeli.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Mener at Larvik by skal vokse rolig med en naturlig utvikling og at Verningen-korridoren og Indre havn-korridoren er best for Larvik.	<i>1. Vibrasjoner og fare for setninger på omkringliggende bygninger vil vurderes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i>
3.	Lurer på hvordan tilgangen til Farriskilden går fra Bøkeskogen til Bøkkerfjellet,	<i>3. Det er gjort grundige vurderinger av konsekvenser for Farriskildene. Ved passering nær Farriskildene vil det for anleggsgjennomføring settes krav til metoder som ikke medfører forringelse.</i>
4.	Har sett mange flotte stasjoner lik den som planlegges i Indre havn. Med Indre havn kan Larvik fremstå som en stor by i fremtiden.	

74	Dag-Tore Gudim	Bane NORs kommentarer
	Antar at Bane NOR/ROM Eiendom eier arealene i Indre havn. Vil ikke det være et tema at Bane NOR vil realisere verdier og bygge ut på sin egen eiendom uansett hvor traseen vil ligge, og i hvert fall hvis traseen vil gå i Kongegata?	<i>Målet med planarbeid og utredning er å finne den beste korridoren for ny jernbane. Bane NOR Eiendom eier jernbanearealer i Indre havn i dag. Det er Larvik kommune som planmyndighet som bestemmer arealbruken i Indre havn gjennom godkjenning av arealplaner, uavhengig om det er Kongegata eller Indre havn som blir vedtatt.</i>

75	Thorbjørn Wang	Bane NORs kommentarer
	Går for Indre havn- korridoren.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>

76	Kjetil Mathisen	Bane NORs kommentarer
1.	Bor i Residensveien og blir berørt av Indre havn-korridoren. Mener at Kongegata- korridoren er best.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Indre havn- korridoren vil ødelegge for utviklingen av Indre havn som rekreasjonsområde. Behovet for områder med kvaliteter som i Indre havn vil bli kjempeviktig i fremtiden. Indre havn er et naturlig samlingspunkt og turområde for mennesker i alle aldre. Å bygge ut dette til togtrasé vil være å glemme hele fjordbyvisjonen.	



77	Janne Anthonson	Bane NORs kommentarer
1.	Mener bestemt at Indre havn høy løsning er det beste for Larvik. Kongegata- løsningen vil rasere hele sentrum i mange år, og ramme flere mennesker, hjem og jobber.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Det viktigste er at i juni må det bli bestemt og det av respekt for alle som vil rammes på en eller annen måte.	

79	Tim Mathiesen	Bane NORs kommentarer
<p>Undertegnede har initiert en underskriftskampanje på Kommunal -og moderniseringsdepartementets nettside «minsak.no» til støtte for en jernbanestasjon i Kongegata. Saken innhentet 103 underskrifter. <i>Punkt 1 under støttes av alle de undertegnede, punkt 2-4 representerer kun initiativtaker.</i></p>		<p><i>Merknaden tas til orientering. Planforslaget skal behandles av kommunestyret i Larvik, kravet om å få behandlet saken politisk vil bli oppfylt.</i></p>
1.	Mener Kongegata er den aller beste lokalisering av jernbanestasjon, inkludert Bergeløkka og Bommestad. Merknaden ønsker å vise undertegnede og 103 andre personers støtte til Kongegata- alternativet.	
2.	Indre havn vil være en ulykke for Larvik, da alle muligheter til å «frigjøre» og innlemme indre havn i byen vil forsvinne for evig og alltid. En mur forbi Indre havn og opp langs Hammerdalen vil være særdeles lite estetisk og pent.	
3.	Viser til en spørreundersøkelse Østlandsposten og konkluderer med at ungdommen ønsker Kongegata. Kun de eldre, som ikke vil bli de store brukerne av jernbanen, er negative til Kongegata.	
4.	Den aller beste lokaliseringen for ny jernbanestasjon i Larvik for de neste 200 år er Kongegata. Perfekt beliggende mellom torget, Grand-kvartalet, Sanden, Fritzøe Brygge og Hammerdalen. I Hammerdalen er Larviks største parkeringsplass rett utenfor døren til Kongegata stasjon. Om ønskelig kan et stort parkeringshus bygges her. Plasseringen gir de beste utviklingsmuligheter. En hard byggeperiode men det beste resultatet på lang sikt for Larvik. Man kan anlegge park eller nytt torg over tunellen og eventuelt bygge nytt på torget der de næringsdrivende kan få lokaler.	

81	Marianne Didriksen	Bane NORs kommentarer
1.	Er, etter å ha lest vedtaksdokumentene med beskrivelser, sammenstilling og anbefaling fra Bane Nor, debatter og forslag fra arkitekter, mer enn noen gang overbevist om at Indre havn m/høy løsning er den desidert beste løsningen for Larvik by.	<p><i>Punkt 1 til 4: Merknaden tas til orientering. Dette er i tråd med Bane NORs anbefaling.</i></p>
2.	Har forstått utredninger fra Bane Nor slik at fordelene uten tvil er størst ved stasjon i Indre havn, og mener at en høy løsning vil bli en moderne og flott stasjon som åpner utsynet til sjøen, med muligheter for god utnyttelse av indre havn og med plass til parkering.	
3.	Med stasjon i Kongegata vil mange av byens gamle og ærverdige bygg måtte rives og mange butikker vil avvikles. Mange vil miste hjemmet sitt.	
4.	Arkitekter legger ut forslag om flytting av torget, bygging av nytt rådhus, reetablering av de gamle trehusene,	

<p>heis fra havna, Pionerpark osv. Hvem skal betale for alt dette? Får kommunen tilskudd fra staten/ fylkeskommunen? Kommunen har jo meget dårlig økonomi slik det er i dag. Er det midler når dette skal det igangsettes? Dersom Kongegata blir realitet, må jo sentrum bygges opp igjen snarest og da må det være en garanti for dekning av kostnadene. Frykter ellers en "dragkamp" hvor ingen blir enige om hva som skal skje med sentrum.</p> <p>5. Er beboer Trygves gate i et bygg som vil måtte rives dersom alternativet blir Kongegata. Bygget er nylig renoverert. Beboerne er nå i en helt uutholdelig livssituasjon, hvor livet er satt "på vent" før korridorvalget er avgjort. Mange er preget av dette. Mener det er ille at man skal utsettes for slikt i byen vår og det på grunn av en jernbanestasjon!</p> <p>6. Vi er nå mange som ikke får solgt leiligheten da ingen vil kjøpe noe som skal rives. Man blir da "tvunget" til å bo i boenheten inntil man får en takst(?) og et tidspunkt hvor man må flytte. Hva skjer med prisene på leilighetene i byen når så mange må ha ny bolig? Det er til sammen 220 boenheter dette berører. Det vil gi et stort press på sentrumsnære leiligheter og prisene vil da sannsynligvis stige. Flyttet fra hus i Tjølling til leiligheten i Trygves gate for ett år siden, og ser det som en ekstra belastning å måtte flytte ut nå kort tid etter oppussing (har lagt mye tid og penger i dette). Uansett vil en flytting, samt ny kjøpsprosess av ny leilighet, medføre en del faktiske utgifter (megler etc.) og ikke minst tid og krefter. Det er uklart for meg om Bane NOR vil dekke denne typen kostnader.</p> <p>7. Oppfatter det slik at det ikke er mulig med gjenoppbygging av bygg over betongtunnelen pga. avstand til takhøyden i tunnelen, men kan ikke se om dette byggeforbudet gjelder ALLE eiendommer som må fjernes over korridorvalget "Kongegata".</p> <p>8. Håper politikerne og Larvik kommune tar til fornuft og lytter til Bane Nor sin anbefaling om en høy løsning i indre havn. Ønsker å beholde leilighetene våre og den flotte byen vår! Forandringer kan gjøres uten at "halve" byen må rives.</p>	<p>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1 og 1.7.</i></p> <p>6. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p> <p>7. <i>Hvilke restriksjoner som vil gjelde over tunnelen vil avklares i neste fase.</i></p> <p>8. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

82	Kristin Krogstad	Bane NORs kommentarer
1.	Kan ikke forstå at politikerne i Larvik går for Kongegata, det vil rasere og ødelegge mye av den gamle bebyggelsen i sentrum.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Har forstått det som det er prisen som vanskeliggjør Kongegata lav løsning? For alle som bor i nærheten av den påtenkte jernbanen må det jo, tross alt, bli noe mindre sjenerende med lav løsning.	2. <i>Det er blant annet kostnadene som gjør at Kongegata lav ikke er aktuell, men også at den er vanskelig gjennomførbar og har andre konsekvenser både i anleggsfase og permanent fase. Det henvises til planbeskrivelsen kapittel 4.5.</i>
3.	Ellers ser det ut til at indre havn, tross alt, er mindre ødeleggende for byen.	
4.	Er en flittig bruker av toget og er positiv til ny jernbane, men mener de andre alternativene ikke burde vært forkastet før etter at høringsrunden var over.	

83	Frostvedtn BRL v/Eva Idland	Bane NORs kommentarer
<p>Frostvedtn BRL har følgende innspill til planen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ber om en utredning av konsekvenser for hva som kan skje med bygninger og grunnen når den tid kommer at det kan bli aktuelt å sprengne for jernbanetunnelen under husene i deres borettslag (6 firemannsboliger. Bli husene beboelige under sprengningsarbeidene eller må de fraflyttes i en periode?</li> <li>Ber også om at eventuelt andre ting som kan bli til ulempe for vårt borettslag, men som pr i dag ikke kan forutses, blir vurdert.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Vibrasjoner og fare for setninger på omkringliggende bygninger vil vurderes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i></li> <li><i>Det vil gjøres vurderinger av virkninger av traseen når den er detaljert prosjektert i neste planfase.</i></li> </ol>

84	Kjetil Emhjellen	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>Støtter stasjonsplassering i Kongegata, men ber innstendig om at tiltakshaver og kommunen gjør sitt ytterste for å planlegge inngrepene, slik at konsekvensene blir kortest og minst mulig (bl.a. med de tiltak som ble fremmet på presentasjon i Bølgen 28.01.19)).</li> <li>En stasjon i Indre havn kan vi bare ikke akseptere! Når endelig fergen og fergeterminalen er fjernet, og det har blitt et flott park/friområde der, kan man ikke akseptere en nedbygging av indrefiletten i Larvik, og ødeleggelse av området for alltid.</li> <li>Er forundret over fraværet av diskusjon om 2 spor versus 3. Hva mener Bane NOR om konsekvensen av 2 spor på ny stasjon versus 3? Har forstått det slik at 3 spor var et krav for alle stasjoner, og at det har blitt sendt inn en forespørsel om avvik for dette. Er denne endringen skikkelig utredet? Har Larvik kommune uttalt seg om disse fordelene/ulempene? Larvik har i dag 3 spor, slik at tog kan vente på stasjonen til møtende tog har passert. Er redd en reduksjon til 2 spor gjør at møteplasser lages på hver side av byen, slik at togene venter der og ikke på stasjonen hvor passasjerer kan gå på og av. Videre vil ikke Larvik som i dag, være et sted tog stopper for å snu (med dets konsekvenser for ansatte/passasjerer). Ønsker at Larvik kommune ber Bane NOR om å belyse dette.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Det vil jobbes videre med detaljert plassering av traseen i reguleringsplanfasen, og eventuelle hensyn for å redusere inngrep vil besluttes da.</i></li> <li><i>Bane NOR har besluttet at Larvik stasjon skal planlegges for og bygges som 2-sporstasjon. Konseptdokumentet for InterCity åpnet for både 2- og 3-sporstasjon. Vurderingene som er gjort viser at en 2-sporstasjon er tilstrekkelig for å håndtere trafikk i gjeldende tilbudskonsepter.</i></li> </ol>

86	Sanden brygge velforening	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>Sanden brygge består i 2020 av 5 bygg, plassert rett sør for eksisterende spor. De vil bli berørt av stasjon på Indre havn. 130 av leilighetene har veranda og soverom mot sporet og stasjonen. Jernbanesporet vil ha en høyde på nivå med 3. etasje. Søndre ende av plattformen vil ligge ca. 120 m øst for bygg S4.</li> <li>Tog til og fra stasjonen vil ha en hastighet på ca. 90 km/t mot dagens 60 km/t og gi mer støy. I tillegg til direkte støy får bygningene S1 og S2 refleks-støy fra Bølgens østlige fasade. To av bygningene får refleks-støy fra Bøkkerfjellet. Begge disse refleksene hører vi godt i dag og er ikke tatt med i fagrapportens konklusjoner.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li><i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li><i>Det er riktig at fremtidige tog vil ha høyere hastighet enn dagens tog gjennom Larvik. Støy fra jernbanen er utdypet i gjennomgående temakapittel 1.6, det vises til dette kapitlet.</i></li> </ol>

<p>3. Kongegata-alternativet vil ikke gi samme støyproblematikk for Sanden. Stasjonen vil ligge lenger mot Hammerdalen og nordgående tog vil ha lavere hastighet inn på stasjonen der det er hus. Sporet vil ligge under husene mot Bøkeskogen og høyere enn de få husene sør for stasjonen. Vesentlig færre beboere vil derfor bli utsatt for støy ved stasjon i Kongegata.</p> <p>4. Viser til støykart C4 i vedlegg 1 i støyrapporten. Støy fra godstog er ikke beregnet og vil være høyere enn 67 dB. 130 av leilighetene er gjennomgående og har soverom mot sporet og stasjonen. Det er veranda på begge sider av leilighetene. Beboerne vil få togstøy minst 4 ganger i timen. Dette vil påvirke mest på sommertid ved bruk av verandaer og åpne vinduer.</p> <p>5. Konklusjon: Stasjonsplassering ved Indre havn vil gi mye støy for mange beboere.</p>	<p>3. <i>Støyrapporten oppsummerer at Kongegata høy løsning gir behov for støytiltak på 5 bolighus, mot behov for tiltak på 1 bolighus for Indre havn høy løsning. Begge korridorene kommer godt ut med hensyn til støy på grunn av kortere strekning, lange tunneler og bruer med støyreduserende tiltak.</i></p> <p>4. <i>Kart C4 viser beregnet støysituasjon for Indre havn lav løsning. Kart C3 viser Indre havn høy løsning, som er anbefalt av Bane NOR. For Kongegata og Indre havn er det i støyberegningene forutsatt at havnesporet føres inn i fjellet i området ved Hoffs gate vest for Elveveien.</i></p> <p>5. <i>Det vises til punkt 2, 3 og 4 i svarene over.</i></p>
---	--

87	Olav Rønneberg	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Bor med sin familie i en leilighet i Kongegata 9. Planen har vært å bli boende. Hvis kommunestyret stemmer for Kongegata-alternativet, viser alle tilgjengelige tegninger at dette bygget må rives og at de må flytte.</p> <p>2. Hvis Kongegata-alternativet vedtas ønsker de å etablere seg i et nytt område så snart et ønsket alternativ dukker opp. Det er umulig å vite når noe dukker opp, men det er sannsynlig at dersom Kongegata-alternativet vedtas, vil markedsverdien av deres leilighet reduseres i en slik grad at det vil redusere deres alternativer på eiendomsmarkedet. De ønsker derfor at kommunestyret legger til rette for at Larvik kommune kan kjøpe deres leilighet til markedsverdi pre vedtaket - pluss noe kompensasjon for ulempene med ufrivillig flytting, umiddelbart etter et eventuelt vedtak av Kongegata-alternativet. En slik løsning er et minimum av hva innbyggerne skal kunne forvente seg av sin egen kommune. Dette gjelder uavhengig av hvilken korridor som vedtas.</p> <p>3. Hvis kommunestyret vedtar Kongegata-alternativet har de en senere sikker kjøper i Bane NOR, og de kan også disponere leiligheten frem til destruksjon.</p>	<p><i>I forhold til eiendomsserverv vises til kap1.7.4. Merknaden er rettet til Larvik kommune. Merknaden tas til orientering.</i></p>

89, 90	Helge Nilssen	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Foreslår å etablere ny jernbanestasjon i området hvor rømningstunell fra Kongegatakorridoren til Kristian Fredriksvei er planlagt. På vedlagte dokument side 5 er området merket. Som eksempel på løsninger henvises det til Nasjonalteaterets stasjon i Oslo som har flere innganger/utganger. Ved å etablere jernbanestasjon i området kan Kongegatakorridoren senkes i terrenget.</p>	<p>1. Det henvises til gjennomgående temakapittel 1.14.</p>

<p>Åpen løsning hvor jernbanestasjon er tiltenkt blir mindre og eksisterende bygninger kan bevares. Større befolkningsområder i Byskogen, Torstrand mv får kortere vei til stasjonsområdet. Ved å plassere jernbanestasjon i området mellom Mesterfjellveien og Kristian Fredriksvei samt Mesterfjellet kan stasjon etableres med minimal påvirkning av etablerte bygninger.</p> <p>2. I forbindelse med godkjennelse av kommunedelplanen bør Larvik kommune som planmyndighet forlange at Bane Nor stiller egnede områder rimelig til disposisjon slik at kommunen kan regulere disse tomter til bolig/forretning. Berørte grunneiere kan derved få erstatningsområder som de kan få forkjøpsrett til.</p>	<p>2. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7. Det er ikke aktuelt å binde opp arealbruk på andre arealer som forutsetning for planvedtak. Det er mer hensiktsmessig at eiere kjøpes ut slik at de står fritt i markedet. Boligmarkedet i Larvik fungerer godt.</p> <p>3. Merknaden tas for øvrig til orientering.</p>
---	---

91	Per Tore Holgersen	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Vil legge sterk vekt på uttalelser både fra næringsinteressene i steinindustri (Lundhs) og etablerte firmaer på Hegdal, i tillegg til uttalelser fra fylkesgeologen. Med det utgangspunktet skal det sterke argumenter for å velge en annen korridor enn Vervingenkorridoren.</p> <p>2. Larvik har i mange år arbeidet for å være fjordbyen. Da blir det galt å stenge fjorden fra byen med en mur med skinner på slik det er skissert i høy løsning. Sammen med bygninger rundt denne stasjonsløsningen har vi avstengt byen fra fjorden, uavhengig om det går å se eller kjøre under. I Sandvika er en slik løsning valgt for en del år tilbake og nå diskuteres det i Bærum om dette skal gjøres om.</p> <p>3. I dag er byens publikumspregede byområde utvidet til å omfatte Sanden, Fritzøe brygge og Hammerdalen. Med en Indre havn løsning vil dagens barriere mellom dette området og resten, bli mer massiv.</p> <p>4. En Indre havn- løsning vil være en trussel mot Herregården og vil lage en barriere mellom sentrum og den historiske delen av byen.</p> <p>5. Teaterhuset Munken er ikke fredet men teatersalen med sine freskomalerier er likevel bevaringsverdige. Det er ikke godtgjort noen plass at dette bygget kan bevares med indre havn- løsningen.</p> <p>6. Ser klart at det skapes problemer for eksisterende næring i sentrum under bygging av ny stasjon i Konggata. Dette må løses i samarbeid med kommune og Bane NOR. Likevel er dette kortsiktige problemer i forhold til det tidsperspektivet denne stasjonen bygges for.</p> <p>7. Allerede i dag blir stadig flere lokaler i dette området stående tomme og sentrum omkring torget trenger sårt en oppgradering. En stasjon i Konggata legger til rette for oppgradering og vitalisering av sentrum.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2, 1.11 og 1.17, og til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></p> <p>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.10.</i></p> <p>5. <i>Det framgår av fagrapport Kulturminner og kulturmiljø at Munken kan bevares ved Indre havn høy.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>



8. Med stasjon i Konggata er det totalt sett en mye større del av den totale traseen som vil ligge i tunell under byen og være til sjenanse for mye færre mennesker.	
9. Vil klart anbefale at Konggata velges som lokalisering av ny jernbanestasjon i Larvik.	

92	Gerhard Kraft	Bane NORs kommentarer
1. Har bodd i mange storbyer rundt omkring i verden. Det finnes det utallige underjordiske jernbanestasjoner og mange av dem under havnivået. Foreslår å legge den nye stasjonen i Larvik under den eksisterende. Er klar over at grunnforholdene er en utfordring, men med dagnes teknologi er dette ikke noe hinder. Kostnadmessig blir det trolig ikke så mye dyrere enn Kongegata-alternativet, hvor en må bruke kanskje opp til 100 millioner bare på oppkjøp av eiendommer før en kan begynne med byggingen.		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Det er i tidlig utredningsfase vurdert stasjon under bakken ved Indre havn. En slik løsning vil kreve avvik fra f.eks. dimensjoneringskrav til stormflo, krav til fri høyde over Stavernsveien samt krav til maksimal bestemmende stigning for jernbane (17 promille). Dette er ikke anbefalt.</i></li> <li><i>2. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
2. Bergeløkka har også en perfekt plassering som vil bli rimeligere enn både Indre havn og Kongegate. Og her kan en lage et utsiktspunkt med nydelig utsikt over Larviksfjorden i nær tilknytning til parkeringsplassen, for alle reisende som bor på steder i Larvik kommune uten utsikt over fjorden. Dette er også det alternativet som gir minst mulig ulemper med støy for de som bor i området. Kan ikke tro at de nye lyntogene vil bli mer stillegående enn dagens tog.		
3. Har vært i kontakt med Bane NOR for ca. 2 -3 måneder siden, men de svarte uten å tenke seg om engang, at dette alternative forslaget med tunell var helt umulig og altfor kostbart.		
4. Er også opptatt av at beboerne i Larvik skal få mulighet til å bestemme beliggenheten av den nye stasjonen gjennom en folkeavstemning og alle må da få mulighet på å stemme på minst 4-5 alternativer.		

93	Hilde Kristin Bonde	Bane NORs kommentarer
1. Forholder seg til at det nå er 2 alternativer som er realistiske; Indre Havn og Kongegata. Å få gjort et valg nå gir en forutsigbarhet som ikke minst næringslivet og huseiere trenger. Mener at Kongegata helt klart er det beste alternativet.		<p><i>Bane NOR har anbefalt Indre havn korridoren jn kap 1.5. Kongegatakorridoren oppfyller kravene som stilles og kan velges av Larvik kommune.</i></p> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>2. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7 og 1.8.</i></li> </ol>
2. Dette er et valg som vil få meget langsiktig konsekvens, og som vil berøre oss som lever i Larvik i flere generasjoner fremover. Vurderer kortsiktige konsekvenser, som at noen må flytte og at noen hus må rives, som akseptable. Forutsetter at de som blir berørt blir kompensert for dette, slik at de ikke lider økonomiske tap.		
3. En plassering i Indre Havn vil medføre en høy mur mot byen som sannsynligvis vil bli lite vakker. Storgata må legges slik at det historiske sentrum blir delt i to, og det vil bli støy fra både persontransport og godstransport, noe som vil kreve høye hus langs sporet for at støyen skal kunne dempes. I tillegg vil det naturlige amfiet fra sjøen og opp mot Bøkeskogen, bli ødelagt. Kort sagt vil en slik plassering forhindre en god utnyttelse av det flotteste området i byen.		
4. I Indre havn bør det legges til rette for kultur, historie og rekreasjon, som vil kunne trekke folk til Larvik. Foreslår		

<p>nytt sjøfartsmuseum, Heyerdal museum, kunstutstillinger, park, aktiviteter, små restauranter osv. I dette området bør ingen hus bygges høyere enn nåværende jernbanestasjon. Det vil kunne bli en av Norges flotteste by-sjøfronter.</p> <p>5. En plassering i Kongegata: Larvik sentrum er i dag lite attraktivt. Sentrum trenger en vesentlig oppgradering og modernisering. En stasjon i Kongegata vil kunne bidra til dette. Området rundt stasjonen vil på litt sikt bli meget attraktivt både for næringsliv og privatpersoner. Mulighetsstudien for de to alternativene viser at en ny stasjon i Kongegata er fullt gjennomførbar uten for store konsekvenser.</p> <p>6. Støyproblemene vil bli vesentlig mindre enn Indre havn-alternativet, da mesteparten av linja og stasjonen vil ligge i bakken.</p> <p>7. Kongegata-alternativet gjør at Indre havn kan utvikles til et rekreasjonsområde for hele Larviks befolkning.</p>	
---	--

94	Eirin Farnen	Bane NORs kommentarer
	<p>Merknaden er signert Kari og John Ivar Farnen. I tillegg har 4 personer signert som «andre berørte».</p> <p>1. Er eiere av gården «Vestad» gnr. 1069 bnr.2, Skallebergveien 465. Driver med trening av travhester i tillegg til vanlig gårdsdrift. Det er anlagt treningsløyper på eiendommen, der det er best egnet. Ser av kart over Stålaker øst-korridoren at disse treningsløypene blir fullstendig rasert. Det vil bli umulig å fortsette med hestehold hvis denne traseen blir valgt.</p> <p>2. Tre av våre nærmeste naboer driver også med travere. En av dem er en profesjonell travtrener som nylig har etablert seg her med stall til 20 hester. Til sammen befinner det seg mer enn 30 hester i området. Staller, innhegninger og treningsløyper ligger i en avstand på 200-400 m fra jernbanetraseen. Støy i anleggsperioden vil skremme hestene, med de farer det kan medføre.</p> <p>3. For deres vedkommende vil Stålaker øst-korridoren føre til en betydelig verdiforringelse av gården. En sentralt beliggende eiendom som er tilrettelagt for hestehold er svært ettertraktet.</p>	<p><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.6 og 1.17.</i></p> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

95	Harald Haakestad (grunneier), Halvor Skaara (forpakter)	Bane NORs kommentarer
	<p>Som grunneier av gårds- og bruksnr 1053/2 uttrykker de bekymring over Stålaker øst-korridoren og har følgende kommentarer:</p> <p>1. Kvaliteten og bruken av jordene vil bli sterkt redusert og det reelle arealet som forsvinner ut av drift vil være vesentlig større enn teoretisk planlagt.</p> <p>2. Er bekymret for utløpet av våre dreneringer, at de ikke får tilstrekkelig høyde/dybde.</p> <p>3. Gjør oppmerksom på at det må lages et godt overdimensjonert rør for bekken under jernbanen med tanke på flom.</p> <p>4. Frykter at eiendommens verdi og bokkvalitet vil bli sterkt redusert.</p> <p>5. Hvor høyt kommer sporet over jorda?</p> <p>6. Hva er godtgjørelsen for arealet en anleggsvei vil beslaglegge i anleggsperioden?</p>	<p>1. <i>Det er gjennomført foreløpige beregninger av arealbeslag. Hva som konkret berøres vil avklares i neste planfase. Det vil være krav om anleggsgjennomføring som ikke reduserer kvalitet på areal som disponeres midlertidig vesentlig.</i></p> <p>2. <i>Landbruksdrenering må ivaretas eller erstattes og det skal eventuelt erstattes med like gode løsninger som det som finnes i dag.</i></p> <p>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>



<p>7. Gjør oppmerksom på at det ligger minimum tre udetonerte artillerigranater i traseen fra andre verdenskrig.</p> <p>8. Det vil være i Bane NORs interesse å senke vannstanden i bekken for å unngå flommer og å slippe en høy fylling av traseen.</p> <p>9. Ser hvert år hekkende vipe, som er rødlistet, på jordene sine.</p> <p>10. De siste ca. 10 årene har vannføringen i bekken økt kraftig og stiger mye raskere, etter den pågående boligutbyggingen på Verningen. Dette, sammen med økt nedbør, vil gi en kraftig økning i vannføringen.</p> <p>Punktene over bekreftes av gårdens forpakter, og det kommenteres i tillegg:</p> <p>11. Jorda på eiendommen vil bli sterkt forringet m.h.t arrondering og driftsulemper. Er også sterkt bekymret for hva en anleggsvei som evt. skal tilbakeføres til landbruksdrift vil gjøre med jordstruktur og pakkeskader. Graving i våt jord gir langvarige ødeleggelser i grunnen, og reduserte avlinger i mange år. Disse forringelsene av jorda vil gjøre at det ikke kan forsvares med dagens jordleiepris etter en utbygging.</p>	<p>4. <i>Det henvises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p> <p>5. <i>Traseens vertikalkurvatur vil være gjenstand for justering i optimalisering i neste planfase, og det er flere forhold som bidrar til å avgjøre sporhøyde.</i></p> <p>6. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p> <p>7. <i>Informasjonen vil tas med til neste planfase.</i></p> <p><i>Punkt 8-10: Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>11. <i>Det henvises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></p>
--	--

97	Per og Oddrun Thorstensen	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Fjordbyvisjonen som for lenge siden er lansert, bør være en ledesnor for våre folkevalgte, kommuneadministrasjonen og Larviks innbyggere. Når det skal tas en beslutning som vil prege vår by i de neste 100-200 år, må man ha en visjon som er konstruktiv og positiv for Larviks innbyggere, tilflyttere og de som kommer som gjester.</p> <p>2. Reguleringsplaner for indre havn og sentrum (Kongegt.) må speile dette med tilpasset estetiske utbygginger og volumer. Åpne møteplasser, parkanlegg for lek og rekreasjon må få en naturlig del av arealene som blir frigjort både i sentrum og i Indre havn.</p> <p>3. Ny bebyggelse bør tilpasses volummessig til det bestående. Arkitekturen bør være kreativ og positiv.</p> <p>4. Kongegata- alternativet er det eneste rette med de muligheter det gir for å vitalisere Larvik sentrum.</p> <p>5. Indre havn- alternativet er et tilbakeskritt og vil bli en «katastrofe» for Larvik.</p> <p>6. Det er av stor viktighet å ha en helhetlig plan for både sentrum og Indre havn, slik at reguleringsplaner og utbygginger gjenspeiler hvordan vi ønsker byen vår skal fremstå i fremtiden.</p>	<p><i>Merknaden retter seg til kommunen som planmyndighet. Merknaden tas til orientering.</i></p>

99	Helge Johan Nilssen	Bane NORs kommentarer
	<p><i>Merknaden har et vedlegg med kart, hvor foreslått utfylling er vist. Vedlegget følger merknaden og er ikke gjengitt her.</i></p> <p>1. I forbindelse med planarbeid for korridorløsning for jernbanetunnel bør det utredes/avsettes områder for overskuddsmasser. Foreslår å fylle ut området i sjøen mellom Tollerodden og Vadskjæret. Området kan få utvidet kyststien slik at det blir forbindelse mellom Vadskjæret og Tollerodden langs sjøen, samt at området kan utnyttes til annet formål.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering. I henhold til planprogrammet for InterCity Tønsberg-Larvik vil kunnskap om behov for midlertidig og permanent deponering konkretiseres i neste planfase.</i></p>

101	Inger Berit Baay	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er ikke til å forstå at når Bane NOR, Statens vegvesen og Larvik kommune ikke kan kommunisere med hverandre, skal da innbyggerne og næringslivet i Larvik sentrum bli skadelidende? Hva skjer med alle de som bor i boliger som skal rives? Hadde regnet med at de nå hadde flyttet til en leilighet de kunne bo i resten av livet. Det blir for lett vint å bare rive og ikke ta hensyn til de som bor her og har sitt levebrød i byen.</li> <li>2. Leilighetene i sentrum ligger på en salgsverdi på 1,5-2 millioner kroner i dag. Dersom de må flytte kan de ikke kjøpe leiligheter til denne prisen. Alle vet da at man må betale 3-6 millioner. Hvor vil dere gjøre av alle som bor i leilighetene i sentrum? Bane NOR betaler ikke differansen! Skal Larvik kommune betale differansen? Forlanger å få et svar på dette.</li> <li>3. Flere av borettslagene i sentrum har investert og holder på med kostbare investeringer. Kommunen ga klarsignal til dette i januar 2019 (Prinsekvartalet). Hvem betaler dette når alt skal rives? Forlanger også svar på dette.</li> <li>4. Hvor mange personer bor det egentlig i selve sentrum? De fleste som bruker toget bor utenfor. Hovland, Nanset, Byskogen, Tagtvedt, Hagalia, Tjølling, Brunlanes, Stavern, (planlagte Martineåsen med 1800 boenheter som kommer), må kjøre til sentrum. Det må derfor passe mye bedre for alle å legge stasjonen i utkanten av sentrum. Det er uforståelig at ikke kommunen har vurdert Bergeløkka, Bommestad eller Elveveien som alternativer.</li> <li>5. Det er også uforståelig at Larviks politikere ikke prioriterer byens beboere og næringslivet i sentrum. Dersom man skal legge stasjonen i Kongegata må 220 boenheter rives, pluss at det er slutt for byens næringsliv.</li> <li>6. Når enkelte snakker om at Larviks fjordbyvisjon må vise vei, burde de samme personene ha kommentert Grandkvartalet med sine store betongkolosser som ødelegger for mange når det gjelder fjordbyvisjon. Men når disse personene velger Kongegata er det nok fordi de ikke ønsker noe som kan stenge for disse kolossene.</li> <li>7. Om valg av stasjon utsettes med to år, har ingenting å si når man skal bygge en stasjon som skal vare i minst 150 år fremover.</li> <li>8. Foreslår at Larviks politikere hører på både Fjellanger og Bjørnvik angående løsninger for ny togstasjon. Det finnes mange bedre muligheter enn Kongegata og Indre Havn, som i tillegg er mye lettere tilgjengelig ved at man ikke trenger å gå gjennom byen. Synes, i likhet med Bedre Larvik, at Bergeløkka er det beste alternativet med trasé langs gamle E-18, slik at man unngår all trafikken gjennom bykjernen.</li> <li>9. Håper at våre politikere vil ta mer hensyn til sine innbyggere og næringsdrivende som har bosatt seg i sentrum, fordi Larvik er en by de alltid har vært og nye innbyggere har blitt veldig glad i!</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Bane NOR har forståelse for at det er reaksjoner rundt mulig tap av egen eiendom, og at usikkerheten knyttet til tap medfører stor belastning for enkeltpersoner. Det er beklagelig, men like fullt en del av en planprosess for et slikt stort tiltak.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7</i></li> <li>4. <i>Togreisende er både de som reiser til og fra byen. Det forutsettes at busstilbud og bussruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
102	Bjørn Andreas Berntsen og Nina Helene Skorge	Bane NORs kommentarer

*Merknaden er supplert med illustrasjoner som ikke er gjengitt her.*

Indre havn høy:

1. Stor og dominerende visuell og fysisk barriere mellom byen, indre havn og fjorden, og mellom bysentrum og Hammerdalen. Kombinasjon av horisontal og vertikal barriere fra hhv jernbanetrase og ny bebyggelse gjør at en ikke får en eneste fri og ubrutt siktlinje.
2. For å redusere støy og visuell virkning er banen tenkt skjult mellom høye nærliggende bygg. Disse byggene vil det ta årtier å bygge ut, noe som medfører at omgivelsene belastes med både visuell og akustisk støy i meget lang tid etter at baneprojektet er ferdigstilt.
3. Høyde, plassering og utforming av nærliggende bebyggelse vil i stor grad være styrt av hensynet til å skjule banen visuelt og å redusere støy. Gir mindre frihet til utforming og høydevalg som er tilpasset eksisterende bebyggelse.
4. Etablerer et nytt sentrum i Indre havn som konkurrerer med dagens bykjerne, noe som er uheldig med tanke på å skape attraktive byrom og møteplasser. Jernbanen utgjør en fysisk barriere mellom disse sentraene.
5. Båndlegger et stort og sentrumsnært byareal. Verdien av et åpent areal i Indre havn som er ubegrenset av jernbane er IKKE tilstrekkelig synliggjort eller vektlagt hittil i utredningen.
6. Relativt enkel og oversiktlig byggefase til tross for krevende logistikk med dagens trafikk.

Kongegata høy:

7. Enestående mulighet til å restrukturere dagens bysentrum, og til å etablere nye byrom og møteplasser med herlighetskvaliteter i sentrum av Larvik.
8. Togene kan kjøre usynlig og uten støy gjennom størstedelen av byen.
9. Har god landskapsmessig tilpasning av stasjon og linje i terrenget.
10. Frigjør store verdier i Indre havn til utnyttelse uten de begrensninger som en togtrasé vil gi.
11. Dagsone etableres i et område som i dag ikke er spesielt attraktivt sentrumsareal, ergo er kostnaden ved båndlegging av dette arealet begrenset.

Ønsker om tidsplan:

12. Avgjørelse begrenses til de to alternativene som det er vedtatt å utrede.
13. Avgjørelsen tas av dagens kommunestyre slik at beslutningen ikke dras ut i tid.
14. Berørte parter (næringsdrivende, byggeiere og boligeiere) får rask informasjon og avklaring om prosess i etterkant av en beslutning.
15. Berørte parter får et snarlig oppgjør for utkjøp etter en beslutning om stasjonsplassering.

*Merknaden tas til orientering.*

*Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4, 1.5 og 1.7.*

104	Jan Nilsen	Bane NORs kommentarer
1.	Når Bane NOR anbefaler Indre havn" høy løsning" så er dette basert på kostnader i prosjektet. For oss	<i>Merknaden tas til orientering.</i>

<p>innbyggere er valget mer sammensatt, vi står fremfor et viktig og spennende valg for byen vår.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Av de to alternativene vi står ovenfor synes Kongegata som et klart valg med mange positive fordeler for byen og videre utvikling i Indre havn.</li> <li>3. Kongegata bidrar til mer liv og flere mennesker til sentrum, gir mulighet for modernisering og en bedre planløsning for et litt "slitt" sentrum.</li> <li>4. Kongegata gir en kortere og mer effektiv reisetid med høyere hastighet (Skien – Tønsberg).</li> <li>5. Kongegata gir en kortere trasé med mindre høydeforskjell fra Kleivertunellen til stasjon i Kongegata.</li> <li>6. Kongegata forhindrer berøring av verneverdig område ved Herregården.</li> <li>7. Kongegata bidrar til positiv utvikling mellom by og en åpen sjøfront, som er unik for Larviks beliggenhet og identitet (sjøfartshistorie). Åpen sjøfront gjør oss mer attraktiv som sommerby og gjestehavn, og gir mer areal til utvikling og vekst (aktiviteter, kulturelliv, restauranter).</li> </ol>	<p><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></p>
---	--

107	Jan Gunnar Johansson	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innser at sporet med høydekurver og radier blir endelig avgjort på bakgrunn av andre forhold enn kun virkningen på deres eiendom. Har ikke nok informasjon eller kartmateriale til å forutsi hvor nær fjellets fot ved Munken sporet vil komme, eller hvor høyt sporet vil ligge. Dermed vil både sporfundamentering, tog høyde og elektriske ledninger kunne gi noe varierende bilde av synsforstyrrelsen ut over den indre havna. Dess høyere over dagens nivå og/eller dess lengre ut mot havna sporet skal ligge, jo mer vil det frie syn ut over havn og natur bli drastisk redusert, med tilhørende reduksjon av eiendomsverdiene for alle langs hele den indre havna.</li> <li>2. Går ut fra at grunnforholdene både i løsmasser og fjell er grundig sikkerhetsmessig prøvet, men det kan nok finnes slepper i fjellet som ikke er kommet fram. Tette vekslinger mellom bergtunnel, betongtunnel, og dagsone kan også føre til et urolig vibrasjonsmønster ved togpasseringer, og de forplanter seg lettest i fjell. Er engstelig for at det kan føre til erstatningsbare setningsskader og riss og sprekker i bygningene på fjellkanten over og bak Munken. De kan også i dag på nattetid kjenne svake vibrasjoner i huset ved godstogpassering. I tillegg til byggetekniske forebyggende kostnader, vil det også være risiko for etterskader på bygg.</li> <li>3. Det vil bli hørbare luft- og lyd støt når tog passerer fra frisonen og ut og inn av tunneller, og de vil bli mer merkbare dess høyere banelegemet legges. Samme forstyrrende virkning vil akselerasjon og bremsefasen for togene medvirke til. Dette vil være en permanent ulempe for beboerne både i bredde og høyde over sporene.</li> <li>4. En omlegging til ny høy banetrasé vil føre til verdiforringelse for en rekke berørte. Rent teknisk kan det være vanskelig å fastsette denne uten å se konkrete skader. Anslår for egen eiendom en forringelse av salgsverdi ved å velge en visuelt forstyrrende høy trasé på omlag 2 mill. kroner.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Detaljert kunnskap om sporføringen fås først i neste fase. Det er først og fremst omlegging av Storgata som vil berøre fjellet ved Munken, og omlegging for Indre havn lav berører mer her enn Indre havn høy. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1.</i></li> <li>2. <i>Det er gjort en rekke undersøkelser i denne fasen, men dette vil suppleres i neste planfase for å få tilstrekkelig kunnskap til å planlegge byggefase. Vibrasjoner og fare for setninger på omkringliggende bygninger vil vurderes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.6.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

5. Konkluderer med at Indre havn- alternativet fortsatt med lav eller høy trasé - vil forringe både Fjordbyen og gi store skadeulemper for flere berørte beboere i fjellfronten mot havna. Forringelsen av utsyn både fra byen og fra fjorden lar seg ikke fysisk erstatte.	
---	--

113	Øyvind Grøn	Bane NORs kommentarer
1. Synes at ingen av alternativene er gode for innbyggerne i Larvik kommune.		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.</i></p>
2. Kongegata- alternativet er det beste av de to forslagene. Det forutsetter at Indre havn i fremtiden ikke bygges ned slik som det gjøres på Fritzøe Brygge. Dersom det skal bygges på arealene til nåværende jernbanestasjon må det være lav bebyggelse som består av diverse servicefasiliteter i en avstand fra sjøkanten av 50 meter og innover land.		
3. Før et valg blir tatt må Larvik Kommune få en garanti fra Bane NOR om at alle kostnader inkl følgekostnader ifbm nybygging dekkes av Bane NOR.		
4. Ønsker primært at Bane NOR får i oppdrag å utrede et nytt alternativ som ligger i utkanten av byen. Dette vil være det gunstigste for kommunens innbyggere pluss at det sannsynligvis vil være en billigere løsning.		
5. Ved valg av en ny jernbanestasjon utenfor byen kan byen og indre havn utvikles naturlig uavhengig av jernbanen. Etablering av flere nye arbeidsplasser i Larvik bør være 1. prioritet for å utvikle byen.		

115, 159	Jan Reime Kristiansen	Bane NORs kommentarer
<p><i>Punkt 1-11 er fra merknad 115, punkt 12-13 fra merknad 159.</i></p>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.8.</i></p> <p>3. <i>Bane NOR vil bekoste det som defineres som del av jernbanetiltak inkludert stasjonen og elementer som inngår i stasjonsområdet.</i></p>
1. Har arbeidet som prosjektleder for utvikling og bygging av parker og plasser i Oslo sentrum i 30 år, i 20 av disse som beboer i Stavern og pendler til Oslo. Brukte vanligvis buss-tog til og fra jobb, svært sjelden bil. Pålitelige og gode kollektive transportløsninger har vært langt viktigere enn tilgangen på parkeringsplasser. Mener at bedre, raskere og mer pålitelige transportløsninger vil være avgjørende for mange i et mer fleksibelt arbeidsliv.		
2. Alle bieffektene stasjonsplasseringen gir må også være i fokus, spesielt næringsutviklingen som erfaringsmessig følger med moderne stasjoner.		
3. Henviser til egen erfaring som byggeleder for Stortingsgarasjen i 1987, hvor det ble støpt lokk slik at de underjordiske anleggsarbeidene kunne foregå samtidig med bygging oppå lokket. Dette er samme prinsipp som LPO arkitekter har foreslått for «Domus-kvartalet» ved stasjonsplassering i Kongegata. Det er en super løsning, hvor man blir kvitt et temmelig trist kvartal og i tillegg få en ny park - et flott nytt byrom fordi det ikke er mulig å bygge bybebyggelse over jernbanetunnelen. Siden det er Bane NOR som er årsaken til at kvartalet må rives, er det rimelig at de bekoster opparbeidelsen av parken. Dersom man velger lokk-løsningen, kan man i prinsippet rive og bygge parken lenge før jernbanearbeidet starter.		

4. LPO arkitekter foreslår også å rive «Glassmester Odberg-kvartalet» og flytte torget dit, og bygge nytt rådhus der det i dag er torg. Dette er også en super løsning. Larvik kommune trenger et rådhus. Det er pinlig å se reportasjer fra kommunens viktigste møter som holdes i ymse gymsaler i kommunen. Selv lille Stavern kommune hadde en bystyresal som var langt mer verdig enn det man har i Larvik kommune i dag.
5. Larvik kommune har trolig erfart at skøytebanen på torvet er dyr å drifte, og at behovet for et fast baneanlegg har meldt seg. Dette kan veldig lett innpasses i et nytt torg, eller kanskje heller en ny Rådhusplass dersom rådhuset kan bygges. En ny plass med et innbydende vannbasseng om sommeren, og en livlig skøytebane om vinteren. Skøytebanen kan bygges som en diger varmpumpe levere masse varme til nybygget rådhus eller andre bygg i nærheten, og luftkjøling om sommeren om noen har behov for det.
6. Det er ingen katastrofe å flytte torget. Dagens torg fungerer ikke veldig bra, delvis pga. høydeforskjellene. En ny plass vil kunne få bebyggelse rundt som i mye større grad henvender seg til plassen og inviterer til sosialt liv. Igjen er det Bane NOR som er årsak til at et kvartal må rives, og at man ikke kan bygge noen ny bybebyggelse over. Da er det også rimelig at Bane NOR tar kostnaden med det nye torget/ Rådhusplassen. Dette kvartalet kan akkurat som Domuskvartalet bygges på lokk, og man står foreløpig ganske fritt til å velge byggetid.
7. For begge prosjektene gjelder det å bruke tida framover godt. Dersom man velger Kongegata, bør det komme i gang et arbeide for utforming av disse nye byrommene. Man kan dermed få to flotte nye byrom som et resultat av stasjon i Kongegata, og miste et som ikke fungerer særlig bra. I tillegg får man et nytt byrom der stasjonen kommer i Kongegata. Og det bør ikke koste Larvik kommune en eneste krone.
8. Absolutt alt som Indre Havn-tilhengere kan ønske seg bygget i Indre havn, og i tillegg arealet der jernbanetraseen er foreslått, kan bygges i Indre havn ved valg av stasjon i Kongegata. Da går det også an å bygge mye mindre i Indre havn, fordi det ikke er noen jernbane som skal støydempes med høy bebyggelse rundt.
9. Med såpass lang forberedelsestid, burde det være mulig å fordele anleggsvirksomheten slik at beboere og næringsvirksomhet belastes minst mulig, og at ikke alt skjer samtidig. Rundt anleggsområdene kan det settes opp tette vegger, og anleggstransporten kan kanskje tas fra tunnel og ikke gjennom sentrumsgatene. Da blir det mindre belastning på de virksomheter og boliger som ligger inntil anleggsområdene, og man kan fordele belastningen bedre over tid.
10. De som blir berørt av riving, må vi forvente får gode erstatninger fra Ban NOR. De vil komme i en situasjon der det kan bli mulig å bygge nye bygg som beholder kvalitetene ved å bo i bl a Bøkeli, men samtidig få en moderne bolig. Bruker man tida framover godt, kan disse nye boligene bli til berikelse for både beboere og byen.

6. *Det henvises til punkt 3 over.*

9. *Igangsetting av arbeid kan gjøres når det er gitt bevilgning til tiltaket og det er ikke kostnadseffektivt å fordele anleggsvirksomheten over svært lang tid. Bane NOR vil jobbe for at konsekvenser for omgivelsene i anleggsfase blir så små og overkommelige som mulig, men slike tiltak krever tilpasninger fra grunneiere, leietakere, brukere og andre interessenter.*
10. *Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.*

*Merknaden tas for øvrig til orientering.*



<p>11. Mener en stasjonsplassering i Kongegata hverken er pest eller kolera – det er en gigantisk gavepakke! Bane NOR gir nå Larvik kommune en enestående sjanse til å skape et svært interessant sentrum med flere flotte nye byrom. Erfaring tilsier at disse byrommene vil medføre mange nye investeringer i områdene rundt. Det er opp til Larvik kommune å gripe denne anledningen.</p> <p>12. For egen del er det viktigste poenget med stasjonen at den bidrar til en bedre transport mellom Stavern og Oslo. En sentral plassering som gir god bussforbindelse til bl a Stavern er derfor veldig viktig.</p> <p>13. Det har vært morsomt å se hvilken betydning samfunnet har sett på det offentlige byrom de siste 30 år: fra ganske uviktig på 1980-tallet, og til betydelig mye viktigere i dag. I dag stilles det krav til utforming av byrommene som vi bare kunne ha drømt om på 1980-tallet.</p>	
---	--

116	Cathrin og Rune Bergsvand	Bane NORs kommentarer
<p>Er eiere av gårdsbruket Kjær (1053/1).</p> <p>1. Eiendommen har vært under utvikling de siste 6 årene og er i dag et topp moderne treningsanlegg for 30 travhester, blant annet med en helt spesiell sandbane for trening, som det kun finnes to tilsvarende anlegg av i Norge. Banen har en bredde på 3 meter, en lengde på 360 meter og en dybde på 1 meter. Det er fraktet over 1200 m3 sand til denne banen, med helt spesifikke egenskaper. Det er i tillegg opparbeidet ca. 1,8 km treningsveier, som består av 4-5000 m3 subbus (0-4mm) som baneunderlag. Det er 3-4 årsverk i denne virksomheten.</p> <p>2. Dersom Stålaker øst-korridoen blir valgt vil det være totalt ødeleggende for driften. Jernbanetraséen vil dele alt av treningsbaner i to, det samme gjelder luftegårder. En nedleggelse er derfor ikke til å unngå, med tap av 3-4 arbeidsplasser. Lokale forprodusenter, hovslagere, veterinærer og transportører vil miste en betydelig kunde. Anlegget benyttes også av andre hesteeiere i nærområdet.</p> <p>3. Eiendommen har en betydelig Larviktressurs (del av Bjerkeforekomsten, rett sør for Krukåsen) som rammes om Stålaker øst blir valgt. Søknad om konsesjon etter mineralloven er under behandling hos DMF. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig (ref. Direktoratet for mineralforvaltning, uttalelse med innsigelse, datert 5/3-19).</p> <p>4. Det ble grunnboret på eiendommen i 2015. Det er 15-20 meter med kvikkleire i grunnen der traseen er planlagt. Vil anta at det også gjelder for resten av strekningen Stålaker- Skaara.</p> <p>5. Deler av jordene i dette området står i tillegg under vann sent på høsten. Grunneierne i dette området så Bane NORs planer om å legge skinnegangen på nivå med toppen av jorden på et møte 26/2- 19. Det virket som om Bane NORs representant ble overrasket da han så bilder av det aktuelle området som lå under vann. Har ikke tillit til at Bane NOR har kartlagt de krevende forholdene på denne strekningen godt nok.</p>		<p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Bane NOR har forståelse for at det er reaksjoner rundt mulig tap av egen eiendom, og at usikkerheten knyttet til tap medfører stor belastning for enkeltpersoner. Det er beklagelig, men like fullt en del av en planprosess for et slikt stort tiltak. Det vises også til gjennomgående temakapittel 1.7</i></p> <p>3. <i>Bane NOR har vurdert at ressursen M301 Krukåsen ikke berøres av tiltaket. Både Stålaker øst og vest går her sørøst for gårdsveien til Kjær m.fl. og det forventes ikke at det blir anleggsvirksomhet for dobbeltspor som vil påvirke larviktressurser.</i></p> <p>4. <i>Bane NOR foretar grunnundersøkelser i traseen. Det henvises til svar på merknad 163 fra Vittersøbekken grøftelag.</i></p> <p>5. <i>Skinnegangen skal ligge på bru på deler av strekningen, dette vil utredes i neste planfase. Det henvises til svar på merknad 163 fra Vittersøbekken grøftelag.</i></p> <p>6. <i>Planarbeidet er kunngjort offentlig ved oppstart og høring av planprogram. Ved utarbeidelse av kommunedelplan med flere alternativer er det ikke krav til direkte varsling av grunneiere Larvik kommune har likevel varslet alle berørte grunneiere i</i></p>



<p>Det vil få voldsomme konsekvenser om traséen må heves 1 - 2 meter i denne delen av korridoren.</p> <p>6. Bane NOR har ikke hatt noen form for kontakt/dialog med grunneiere i dette området.</p>	<p><i>høringen. Bane NOR har gjennomført møter med grunneiere som har ønsket det.</i></p>
---	---

117	Dag Thorstensen	Bane NORs kommentarer
<p><i>Representerer gruppen «Ja til Kongegata stasjon» med 11 medlemmer. Brosjyre og kommentarartikkel fra ØP 9. mars med presisering av synspunkter Kongegata-alternativet, er vedlegg til merknaden og inngår ikke i sammendraget.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er avgjørende viktig å bruke Bane NORs investering og den anledningen dette gir til å fortsette den utviklingen vi har arbeidet med i Larvik en årrekke. Blir vi ikke med på den prosessen staten nå legger opp til, vil vi bli satt bakerst i køen, og vil gå en svært usikker fremtid i møte. Å åpne for utredninger av flere alternativer nå vil være en grov forsømmelse. Gruppens høringsuttalelse er en systematisk gjennomgang av det de oppfatter som mangler og skjevheter ved Bane NORs utredning og forslag. De argumenterer for at Kongegata Høy vil tjene Larviks befolkning og Larviks framtid best.</li> <li>2. Et lokalsamfunns attraktivitet handler om å bygge sammen kvaliteter av ulik karakter. Spesielt viktig er det å verne om og bygge videre på stedegne kvaliteter som ikke kan imiteres av andre. Det er derfor avgjørende viktig at hensyn til Larviks identitet og attraktivitet vurderes nøye ved valg av stasjonsplassering.</li> <li>3. Bane NOR argumenterer med at en jernbaneløsning i Indre havn vil bygge videre på en sentrumsstruktur som allerede er innarbeidet i byen. Det er feil. Storgata er ikke lenger en sentrumsgate. Tidligere lå byens postkontor, en rekke butikker, fergeleie og byens kultursentrum (Festiviteten og Munken) der. Det er mange år siden. Jernbanen har i økende grad fungert som et hinder for den sjønære byutviklingen som et bredt flertall av kommunens politikere og befolkning ønsker seg. Påpeker Bane NORs ansvar for å argumentere for hvorfor en løsning i Indre havn er godt for byen ut fra en samtidig og stedsspesifikk attraktivitetsanalyse.</li> <li>4. Vil påpeke at Indre havn har en verdi som få byer kan vise til. Man må unngå at dette bygges ned slik alternativet for Indre havn høy forutsetter. Investeringer og nytteverdi må vurderes i et generasjonsperspektiv. Selv om de forestående inngrepene blir store, må valget av løsning knyttes til vurderinger av langsiktige effekter av tiltakene. De negative virkningene av en trasé over Indre havn vil være massive i et hundreårsperspektiv. En stasjon i Sentrum vil, gjennom rett planlegging, kunne vitalisere hele Larvik Sentrum rundt Torget med tilstøtende kvartaler, etter en relativt kortvarig byggeperiode.</li> <li>5. Selv om befolkningens handelsvaner er i sterk endring, har de, i likhet med trendforskere, tro på at en by også i framtiden vil trenge et kompakt, tilgjengelig og attraktivt sentrum hvor folk kan møtes og skape verdier sammen. Slik verdiutveksling vil sannsynligvis handle mer om sosiale verdier og kulturelle opplevelser, enn handel med varer. Dette understreker behovet for en</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Det finnes ikke noe fasitsvar på temaet. Indre havn har skiftet karakter og innhold i årenes løp, dagens jernbane ligger der og er en fysisk barriere. Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>

<p>infrastruktur og andre materielle forutsetninger for sosial aktivitet. Det har man i liten grad i dagens Sentrum.</p> <p>6. Vil uttrykke støtte til rådmannens jobb med de faglige vurderingene som er gjort i forhold til Larviks særlige forutsetninger. Stiller seg bak spørsmålene og støtter kravene som Rådmannen har anført overfor Bane NORs utredninger.</p> <p>7. Når staten nå skal investere store summer i Larvik, vil det tiltrekke seg oppmerksomhet fra andre investorer. Tiltakene som Bane NOR initierer og gjennomfører i Larvik vil definere et område i kommunen for modernitet, mobilitet, kvalitet og vitalitet i generasjoner. Man trenger slik investeringslyst kanalisert til Sentrum!</p> <p>8. Henviser til Drammens utvikling til kompetanseby og grønn elveby. En visjonsstyrt byutvikling er ikke en jobb for kommuneorganisasjonen og de politiske organene alene. Prosessen må drives framover med den kompetansen og begeistringen som kjennetegner tillitsfulle heterogene prosesser. Foreslår at kommunen påtar seg å sette sammen og drive en prosjektgruppe så fort stasjonsplasseringen er vedtatt, utfra nye prinsipper om co-production i byutvikling mange steder i verden. Gruppen må få et mest mulig selvstendig ansvar for å følge Bane NOR prosjektet på vegne av kommunen; kommunen som sted, ikke bare som organisasjon. Dette vil kunne ivareta et stort antall berørte og delvis motsetningsfylte interessenter; beboere, næringsdrivende, gårdeiere, utbyggere, investorer og sivilsamfunnet på en god måte, både før, under, og etter utbygging.</p> <p>9. Vurderingene som Bane NOR har gjort mht. potensial for utbygging viser at Kongegata har et vesentlig høyere utbyggingspotensial fram mot 2040, for framtidige arbeidsplasser enn Indre havn; 4.000 mot 1.500. Det samme gjelder framtidig boligetablering: 6.000/7.000 mot 2.000/2.800 i Indre havn. Dette understøtter stasjonsplassering i Kongegata. Muligheten for å stimulere arbeidsplassvekst og bygge boliger i gangavstand fra den nye stasjonen bør tillegges vesentlig vekt. En sterk og godt faglig forankret satsing i Sentrum er nødvendig for at den forestående transformeringen av området skal bli vellykket. Vekst i befolkningen er avhengig av tilgang på arbeidsplasser lokalt og regionalt. Larvik har i dag en sterk netto utpendling, uten den ønskede arbeidsplassveksten og befolkningsutviklingen. Den nye stasjonen i Kongegata vil kunne bidra til økt innpendling og etablering av arbeidsplasser, gitt klok planlegging og en bred forankret utviklingsprosess.</p> <p>10. Mener det er feil av Bane NOR å gi Indre havn høy en positiv samfunnsverdi fordi barriere-effekten vurderes som mindre enn for dagens jernbane. Mener at høy løsning tvert imot øker barriere-effekten av jernbanen. Dette burde derfor slått negativt ut i vurderingen av Indre havn høy løsning. En reell referanse som Indre havn-alternativet må vurderes opp mot, er en Indre havn uten jernbane. Representanter for Bane NOR innrømmet i et folkemøte i desember 2018 at metoden de hadde brukt ikke fungerte optimalt. Metoden som</p>	<p>6. <i>Det henvises til rapport ICP-36-A-25633 Oppfølging av vedtak KST-005/19 Larvik kommune.</i></p> <p>9. <i>Bane NOR kjenner ikke igjen disse tallene. Potensialet for å dekke bolig- og arbeidsplassbehov er stort for begge stasjonslokaliseringer. Det vises til kap 1.17.</i></p> <p>10. <i>Metoden som er lagt til grunn brukes ikke til å vurdere omkjøringer, men er den eneste metoden som finnes, og brukes, for alle store samferdselstiltak i Norge. I tilfellet dobbeltspor gjennom Larvik har metoden en svakhet, fordi referansesituasjonen for Indre havn i et gitt årstall langt frem ikke er kjent. Indre havn- og Kongegatakorridorene er</i></p>
---	---

benyttes ble sagt å være Vegvesenets metode for å gjøre konsekvensutredninger av planlagte omkjøringer ved veiutbygginger. Det som planlegges i Larvik er ikke en midlertidig omkjøring, det er et irreversibelt grep som vil forme byen for generasjoner. Barrieren må vekk – ikke bygges høyere og bredere! Med et referansealternativ uten en barriere mot sjøen vil en trasé i Indre havn representere en ny barriere, ikke en plussverdi. En kalkyle med riktige forutsetninger vil vise at Indre havn alternativet kommer langt dårligere ut enn vist nedenfor i Bane NORs «konklusjoner».

11. Anser at Bane NOR ikke har vurdert lokal identitet, politisk prioritering av Fjordbyvisjonen de seneste 10-15 årene, og befolkningens sterke støtte til dette, i sine vurderinger. Bane NORs vurdering av både visuelle og funksjonelle virkningene av Indre havn-alternativet virker å være gjort med utgangspunkt i en situasjon hvor arealene er betydelig fortettet. Det er uriktig i en konsekvensutredning å forutsette at framtidig befolkning og politikere i Larvik vil ønske eller tillate en så høy utnyttelse som Bane NORs vurderinger bygger på. Utredningen tar derfor ikke tilstrekkelig hensyn til stedlige forhold med betydning for byens nåværende og framtidige attraktivitet. De samfunnsøkonomiske beregningsmodellene Bane NOR benytter tar ikke i tilfredsstillende grad opp i seg ulempene av den foreslåtte fortettingen og barrierestyrkende effekten av Indre havn alternativet. På samme måte tar beregningsmodellene ikke opp i seg den sannsynlige positive effekten som en ny jernbanestasjon i Kongegata vil kunne representere. Dette er en klar svakhet ved Bane NORs utredning "Andre samfunnsmessige virkninger". Helt konkret mener vi at det kun er en differanse på kr. 200 mill. på de to alternativene Indre Havn høy og Kongegata høy. Dette blir tydelig om man tar langsiktige samfunnsøkonomiske nytteverdier med i regnestykket slik vi mener det er faglig rett å gjøre. Vi beregner forskjellen på kr. 200 mill. slik:
12. Indre havn høy koster ca. kr. 4,2 mrd. Mens Kongegata høy koster ca. kr. 5 mrd. Kongegata er altså i utgangspunktet stipulert til ca. kr. 800 mill. høyere. Beregnet nytte: Kongegata høy har ca. kr. 200 mill. mer nytte i beregnet raskere reisetider enn Indre havn høy. Denne nytten øker med ytterligere ca. kr. 300 mill. når Grenlandsbanen tas med i regnestykket fordi samlet reisetidsnytte endres ytterligere i Kongegatas favør. Indrehavn høy, må i byggeperioden kjøre buss for tog for ca. kr. 100 mill. mer enn alternativet Kongegata høy. Til sammen utgjør dette kr. 200 mill. + kr. 300 mill. + kr. 100 mill. = kr. 600 mill. i beregnet nytteverdi i favør Kongegata høy. Kongegata høy har altså ca. 800 mill. i estimert høyere investeringskostnad, men samtidig også kr. 600 mill. i høyere nytteverdi. Differansen blir derfor samlet ca. kr. 200 mill. for et stasjonsprosjekt som vil koste 4 - 5 mrd. – alternativt nærmere kr. 8 - 9 mrd. Dersom strekningen mot øst; Sandefjord, tas med i beregningene. Ett minutt spart reisetid bregnes til ca. kr. 1 mrd. i samfunnsøkonomisk nytte, ifølge Bane

*sammenlignet med en referansesituasjon der jernbanen er fjernet, men ikke noe antatt utbygging. Det henvises til fagrapport nærmiljø og friluftsliv kapittel 3.2 og 7.2.*

11. *Konsekvensutredningene er ikke gjort mot en referanse hvor Indre havn er bygget ut. Det henvises til fagrapport nærmiljø og friluftsliv kapittel 3.2.*

12. *Det er riktig at brutto nytte er større med stasjon i Kongegata enn i Indre havn, men merkostnadene ved bygging av Kongegata-alternativet er likevel beregnet å overstige nyttefordelen som alternativet har. Det vises til Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse.*

*Merknaden tas forøvrig til orientering.*

<p>NOR. Bane NOR oppgir selv at stasjonsalternativet i Kongegata gir kortest regional reisetid.</p> <p>13. Differansen mellom de to alternativene er med andre ord liten når det tas hensyn til reelle nytteberegning i et samfunnsøkonomisk perspektiv på lengre sikt enn bare for selve utbyggingsperioden/byggeinvesteringer. Den samfunnsøkonomiske kalkylen ovenfor tar dessuten ikke opp i seg nytten av økt fortetting og vitalisering av Larvik sentrum, og ny åpning av Larviks sjøfront, slik en stasjonsplassering i Kongegata vil være en driver for.</p> <p>14. Larviks framtid kommer ikke på skinner. Den bygges ikke av stål og sviller. Den bygges av mot og vilje til positiv endring – av folk som vil noe, med visjoner. Det har vi i Larvik. La oss bruke Bane NORs investeringer til å virkeliggjøre den; Fjordbyvisjonen! Mange vil være villige til å bidra, undertegnede er bare noen av dem.</p>	
--	--

119	Dag Petter Berg	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vil uttrykke bekymring for at en slik stor og viktig avgjørelse bare skal utredes med to lokasjonsplasseringer, som låser diskusjonen og valget mellom to helt uakseptable plasseringer.</li> <li>2. Om man ønsker å ha en sentrumsnær stasjon, må det åpnes for å utrede Bergeløkka. Her har Bane NORs avvisning med grunn i passering av Storgata og/eller Brunlanesveien av flere blitt tilbakevist med trasé mellom Farrisbrua (E18) og Hammerdalbrua.</li> <li>3. Det bør også åpnes for å vurdere plassering i utkant av sentrum, ved Bommestad/Elveveien, det vil bli veldig sentralt for de fleste i Larvik kommune, enten man kommer fra Brunlanes, Tjølling, Hedrum eller bykjernen, og antagelig det beste sett i ett hundreårsperspektiv.</li> <li>4. Unngå for all del å splitte by og befolkning ved i verste fall at det blir Indre havn eller dernest rasere hele bysentrumet for å presse en stasjon inn i/under Kongegata!</li> <li>5. Tror majoriteten av befolkningen forventer at politikerne tar grep nå, før det er for sent.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.3 og 1.14.4. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></li> </ol>	

121	Mari Wirgenes	Bane NORs kommentarer
<p>Er eier av Bøkkerbakken 6 i Larvik sentrum. Huset er et stilrent jugendhus fra 1913 med en framtrede posisjon i Larviks bybilde sett fra sjøen. Huset ligger inntil Bøkkerfjellet og mellom de to alternative korridorene for ny jernbanetrasé.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Støtter alternativet: Kongegatakorridoren høy løsning, alternativt (som nr to): Kongegata lav løsning.</li> <li>2. Begrunnelsen for standpunktet: Larvik har en historisk særegen kystlinje med en sammenhengende Storgate med en rekke store bevarte strandhus fra Tollerodden i øst til Farriselva i vest. Flere av de store trehusene er historisk verdifulle strandhus fra 1700 tallet. Kystlinjen er unik i norsk by-sammenheng. Etableringen av dagens jernbanelinje var i sin tid et sterkt inngrep i Larvik by-kulturelle landskapittel Denne feilen bør ikke gjentas. En opphøyd jernbanetrase i indre havn vil radikalt endre dette særegne uttrykket. Flere av de gamle strandhusene vil kamufleres bak en høy tog-</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1. 4 og 1.5.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>	

<p>trase, spesielt med høy løsnings, som vil øke den visuelle og opplevde avstanden mellom by og kyst. Støy fra bl.a. passerende tog vil underbygge denne opplevelsen. At traseen også truer miljøet rundt Herregården utgjør en del av motstanden mot denne løsningen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Fjerning av dagens jernbane i Indre havn vil gi Larvik nye muligheter til å utvikle sitt særpreg som en by vendt mot havet. Potensialet som ligger i en fornyelse av området mellom by og hav i tråd med byens historiske uttrykk er stort og særdeles fascinerende.</li> <li>4. Larvik sentrum har i mange år slitt med å fungere som et levende og attraktivt sentrum. Bygningsmassen er mangfoldig og utfordrende for å forme et moderne bysentrum. Kongegatakorridoren vil gi Larvik mulighet til en omfattende fornyelse av sitt sentrum i tråd med de målsettinger som Larvik kommune har søkt å oppnå i mange år.</li> <li>5. Det er en stor fordel for Larvik og for sentrumsfunksjonen at jernbanestasjonen er plassert i sentrumsnært område. Stasjonsområdet vil, slik Kongegatakorridoren er tegnet, skape en god nærhet til flere og ulike byrom som tilfører Larvik sentrum en rekke nye verdier.</li> <li>6. En av Kongegatakorridorene bør velges for å holde tempoet i beslutningsprosess og utbygging. Allerede ser vi at uroen som naturlig skapes av slike utbyggingsprosesser er krevende både for butikker og eiendomsinnehavere i traseen.</li> </ol>	
--	--

122	Beboere i Bøkelia	Bane NORs kommentarer
	<p><i>Merknaden er på vegne av 11 beboere i Bøkelia.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker Kongegata Høy som stasjonsvalg. Ser store muligheter for en positiv sentrumsutvikling med en jernbanestasjon i sentrum. Den enorme statlige investeringen jernbanen krever vil bidra til betydelig subsidiering av sårt tiltrengt modernisering i bykjernen. Denne vitaliseringen vil gi muligheter for bygg med arbeidsplasser, boliger og handel.</li> <li>2. Dersom torget trekkes ut mot Bøkkerfjellet, slik LPO arkitekter foreslår i mulighetsstudien for Larvik sentrum, får sentrum i tillegg en svært fordelaktig visuell kontakt med sjøen. Med heis mellom sentrum og Indre Havn får alle - og særlig de som er mindre mobile, enkel tilgang til sjøfronten fra byens handelssentrum. En stasjon i Kongegata vil åpne opp sjøfronten og muliggjøre et fritt i valg av utbyggingsgrad i Indre Havn etter innbyggernes ønsker i framtiden.</li> <li>3. Er imot stasjon i Indre Havn. Det vil gi oss en høy og lang mur som deler byen mot sjøen. Risiko for å skade Herregården og ødelegge områdene mot Tollerodden taler også imot valg av Indre Havn som valg av trase og stasjonsplassering.</li> <li>4. Mener at andre valg, som Bergeløkka eller en stasjonsplassering utenfor sentrum, er godt nok utredet og begrunnet fra før. Disse bør ses helt bort fra ettersom en omkamp vil bidra til stor usikkerhet for næringslivet, boligeiere og eiendomsutviklere i lang tid framover, og tap av verdifull tid for sentrumsutviklingen i Larvik.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></li> <li>4. <i>Bane NOR planlegger sentrale stasjoner på oppdrag fra Stortinget. Bygging av ny stasjon har konsekvenser for byen på kort sikt, men på lengre sikt vil det styrke byen. det vises til kap 1.14.</i></li> </ol>

<p>5. Mener at Larvik bør gripe muligheten og velge Kongegata høy, som ser ut som det beste valget. Forventer at kommunen har en god dialog med Bøkeli vel om utarbeidelsen av nytt trafikkmønster som kan påvirke deres bydel.</p>	<p>5. <i>Det vil være naturlig og nødvendig med god kommunikasjon og samarbeid mellom Bane NOR, Larvik kommune og berørte parter i reguleringsplanfasen.</i></p>
---	--

<p>127 Frode Evensen</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p>1. Mener stasjon Kongegata vil gi byen mulighet til å revitalisere sentrum, og at stasjon og barriere ved Indre havn må unngås. Håper at Bane NOR kan vurdere bruk av jetpeler for å minske konsekvensene for butikker og beboere i sentrum. Teknikken ble brukt i Porsgrunn for et par år siden og gjør at en løsmassetunnel kan støpes med minimal byggegrep. Viser til artikkel fra Teknisk Ukeblad.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Det vil i neste fase gjøres detaljerte vurderinger av anleggsgjennomføringen blant annet med hensikt på å redusere ulemper for omgivelsene.</i></p>

<p>129 Anja T. Helgerud</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p>1. Håper for all del at folk som skal bestemme lokaliseringen av ny togstasjon klarer å se at dagens plassering ikke er gunstig for Larvik by. Stemmer for alle andre alternativer enn Indre havn, både høy og lav.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

<p>130 Grunneiere i Residensveien</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p><i>Merknaden er fra grunneiere i Residensveien 1,2,3,5,7 og 9.</i></p> <p>1. Foreslår at Kongegatakorridoren velges som løsning og mener det vil gi følgende fordeler: Bedre muligheter for fremtidig byutvikling i både sentrum og på frigitte områder i Indre havn når dagens trasé fjernes. En slipper å stenge eksisterende jernbane trase i byggeperioden. Når byggeperioden er ferdig er det Kongegata alternativet som synes minst og sentrum har fått et løft. Dersom Indre havn velges er området låst til jernbane i "all fremtid".</p> <p>2. Kommunen må være medvirkende til tidlig å innløse eiendommer som blir berørt av valgt korridorløsning. Påpeker at det er svært viktig at det blir rask avklaring av korridorløsning slik at grunneiere kan planlegge fremtidig bruk av eiendommene.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.4.</i></p>

<p>133 Helena Tveten</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p>1. Nei til ny togstasjon i Indre havn. Fokus er hva som er best for fjordbyen Larvik på lang sikt. Det viktigste av alt er å unngå ny togstasjon i Indre havn.</p> <p>2. Nå har Larvik mulighet til å fjerne siste rest av barriere mellom byen og sjøfronten i et område med store historiske og opplevelsesmessige kvaliteter. Riksantikvaren er bekymret for uopprettelige skader på Herregården hvis ny togstasjon legges til Indre havn. Håper at Larvik bygger videre på sin historie samt visjonen om å være en attraktiv fjordby.</p> <p>3. Kongegata-alternativet er det foretrukne alternativet av de to som ligger på bordet nå. Det er presentert spennende mulighetsstudier ved å etablere en stasjon i Kongegata hvor det legges til rette for kontorarbeidsplasser, kafeer, handel og aktiviteter rundt. Det vil gi Larvik og sentrum et sårt tiltrengt løft. Det kan bli</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>



<p>utrolig fint og sentrum, Hammerdalen og Indre havn bindes sammen på en bedre måte enn i dag. Et levende og urbant sentrum vil bidra til å gjøre Larvik mer attraktivt som bosted også for de unge samt at ny jernbane gir større fleksibilitet i forhold til arbeidsted. En jernbane i bakken under sentrum vil dessuten gi vesentlig mindre støyplager enn alternativet i Indre havn.</p>	
---	--

134	Gunlaug Kroken og Ragnar Sletsjøe	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener at Kongegata- alternativet er den beste løsningen. Nå er det muligheten til å få bort barrieren mot sjøfronten som jernbanen er i dag.</li> <li>2. Forstår det slik at ikke alle tog skal stoppe i Larvik etter at sporet over til sørlandsbanen er bygget. Da burde det være et eller to forbikjøringsspor slik at raske tog og godstog kan passere stasjonen uten å passere plattform. Det kan umulig være forsvarlig å passere plattform med folk på, i 200km/t eller mer. Det må bygges en topp moderne jernbane som fanger opp alle kjøremønstre som kan dukke opp i framtiden.</li> <li>3. Kunne det være en ide å utarbeide en løsning et sted mellom høy og lav løsning? Tenker da på muligheten til å kunne bevare enkelte bygg og også kunne drive framdrift uten å ha kontinuerlig store byggegrøper. Masseforflytning vil også bli av mindre omfang når man bare driver tunnel. Det finnes fryseteknikker og sikkert flere metoder for å drive løsmassetunneler. Det kan være kostbare løsninger, men for at byen skal overleve byggeprosessen må man ikke bare se på utgifter i øyeblikket.</li> <li>4. Det er ikke satt av plass til nok parkering. Det er et stort minus som det må gjøres noe med. Det må være lettvis å komme til toget. Viser til Porsgrunn, hvor det har blitt flere reisende og tilsvarende full parkeringsplass etter at den nye banen åpnet.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</li> <li>2. Vurderingene som er gjort viser at en 2-sporstasjon er tilstrekkelig for å håndtere trafikk i gjeldende tilbudskonsepter.</li> <li>3. Korridorer og alternativer som er lagt ut på høring er de alternativene som Bane NOR anser å være realistiske.</li> <li>4. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.16.</li> </ol>	

136	Reidun Vagle og Per Svendsen	Bane NORs kommentarer
<p><i>Felles merknad fra beboere i Bjørkeveien 6 og 8 på Farriseidet.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. På informasjonsmøte den 26 februar ble de kjent med at traseen skulle gå ut av Martineåsen og gjennom boligområdet på Farriseidet. Så til sin store forskrekkelse at husene deres blir tatt av den fremtidige traseen. Det er urovekkende at de ikke på noen måte er informert om dette tidligere. Fokuset fra Bane NOR og Larvik kommune har vært på hvilken trasé som velges gjennom sentrum eller Indre havn.</li> <li>2. Når alle skisser og kart nå inneholder valg av trasé ut av Martineåsen, har de fått en meget stor forringelse av sine eiendommer. Skulle de ønske eller måtte selge boligene vil det være helt umulig. Det betyr i klartekst at de sitter helt fast med boliger utensalgsværdi.</li> <li>3. Har i flere år levd på en byggeplass grunnet ny E18 ombygging av lokalveinettet. Det har en stor påvirkning på deres livskvalitet, som har fått en ny trøkk etter at de så tegninger av trasévalget ut av Martineåsen. I forbindelse med veiutbyggingen av E18 og lokalveinettet har de inngått makeskifter og tilpassing</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR har forståelse for at det er reaksjoner rundt mulig tap av egen eiendom, og at usikkerheten knyttet til tap medfører stor belastning for enkeltpersoner. Det er beklagelig, men like fullt en del av en planprosess for et slikt stort tiltak. Da planprogrammet var på høring våren 2017 ble planområder for utredning av korridorer offentliggjort.</li> <li>2. Det vises til punkt 1 over.</li> <li>3. Bane NOR har forståelse for alle ulempene som forårsakes av planlegging av ny jernbane.</li> <li>4. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</li> </ol>	



<p>av eiendommene. Dette føles nå helt bortkastet med opparbeidelse av nye plener, beplantning etc. Det ryktes også at det skal gjøres endringer i vann og avløp for eiendommene, noe som også vil påføre beboerne ekstra utgifter før de om noen få år bare skal rive alt sammen. De er som innbyggere glade for nytt veinett og høyhastighetsbane gjennom kommunen. Vil allikevel komme med sterk kritikk av Bane NOR og Larvik kommune for manglende informasjon om dette før informasjonsmøtet 26.02.</p> <p>4. Ber Bane NOR og Larvik kommune om snarlig å komme dem i møte i forhold til en kompensasjon eller innløsning av eiendommene. Svarene de har fått ved henvendelse på åpne kontordager er på ingen måte tilfredsstillende. Bane NOR må vente til reguleringsarbeidet er gjort ferdig, så vil det bli utført grunnverv av eiendommene. Slik situasjonen er i dag har eiendommene ingen salgsverdi.</p>	
--	--

139	Kristin og Ole Harald Monsen	Bane NORs kommentarer
<p>1. Høringsuttalelsen Fra Verningen Vel sammenfaller med deres syn, men de ønsker å påpeke noe som har spesiell betydning for dem.</p> <p>2. Verningenkorridoren vil berøre 950 meter av deres skog og jordeiendom og således ha stor negativ betydning for dem, som er heltidsbønder og har en rasjonell og god drift av jordene på gården. En utbygging av dobbeltspor vil selvfølgelig både ta jord og splitte jordareal til mindre enheter, og dermed føre til et svekket næringsgrunnlag i tillegg til andre åpenbare ulemper. Kartet over Verningenkorridoren viser at dobbeltsporet deler tunet deres, og driftsbygningen må vike for jernbanen. De to boligene på tunet blir liggende på hver side av dobbeltsporet.</p> <p>3. Nærmiljøanlegget «Timbo» ligger i deres skog, og er et samarbeidstiltak mellom Verningen Vel og dem som grunneiere, til felles glede for alle på Verningen. Dette ski/akeanlegget med gapahuk brukes hele året og er finansiert av Tippemidler samt dugnad. Det gjennomføres årlige dugnader for å vedlikeholde anlegget. Timbo blir berørt av togtraséen, og et viktig tur- og rekreasjonsområde blir vesentlig forringet.</p> <p>4. Det er tidligere foretatt boringer på eiendommen med henblikk på eventuell togtrasé. Det er avdekket kvikkleire og de går ut ifra at det er noe av grunnen til at dette trasevalget gikk ut i forrige runde. Det at Verningenkorridoren i det hele tatt er aktuell igjen, har sin bakgrunn politisk i Larvik kommune. Verningenkorridoren er både dyrest og har størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema. Det vil være å håpe at Verningenkorridoren blir skrinlagt.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2 og 1.7.3..</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>	

140	Jegersborg Terrasse Borettslag 1	Bane NORs kommentarer
<p>1. Jegersborg Terrasse borettslag 1 mener at stasjonen i Larvik bør ligge slik til at det er mulig med bilparkering i umiddelbar nærhet.</p> <p>2. Dersom Kongegata velges, bør kommunen gi en garanti om at de frigjorte arealer i Indre havn ikke</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.16.</i></p> <p>2. <i>Merknaden er rettet til kommunen.</i></p>	

fortettes med bygninger på lik linje med det som er bygd på Sanden.	
---	--

142	Ellen M. Thon m.fl.	Bane NORs kommentarer
<p><i>Merknaden er på vegne av 4 beboere.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Merknaden omhandler konsekvenser for Verningen-samfunnet og Roligheten / Rauan-området dersom denne Verningenkorridoren skulle bli valgt.</li> <li>2. Å legge jernbanen over Verningen vil berøre hundrevis av mennesker, mange flere enn noen av de andre alternativene. Jernbanetraséen vil skjære igjennom området som en barriere øst/vest og forringe bomiljøet og ødelegge et lokalsamfunn både visuelt og med støy. Toget vil gå kloss opptil nåværende boligfelt, planlagte boligfelt og rekreasjonsområder.</li> <li>3. Nærmiljøområdet «Timbo» er et samlingspunkt for folk på Verningen, flittig brukt av både barn og voksne, og er utfluktsmål for Hedrum barneskole. Det er akebakke og skiløyper som blir oppkjørt gjennom skogen og over jordene, og ellers i året er det flotte turstier i en vakker skog. I reguleringsplanen for steinbrudd i Håkestadåsen / Storås er det bevart et større område som skjermingssone rundt Timbo og lagt opp til at mange av stiene i området skal bevares. Nord- og østsiden av åsen er nå ødelagt som friluftsområde som følge av steinbrudd drift. Dersom Verningen korridoren blir valgt vil også sør- og vestsiden av åsen m/Timbo bli ødelagt. Hele dette friluftsområdet som har så stor betydning for menneskene på Verningen, det blir rett og slett borte!</li> <li>4. Videre trasé etter Timbo er planlagt over Skuggedalveien (flere bolighus berøres), rett over gårdsbruket Ødegården, videre over jordene og gjennom en liten bøkeskog og ned mot Roligheten / Rauan. Ødegården blir rasert, jordene splittet opp, skog og naturidyller ødelagt. Tapet av Ødegården vil få konsekvenser også for Roligheten gård, da det er utstrakt samarbeid mellom de to gårdene. Roligheten har stor besetning storfe og har stort behov for beiter / halm / grasproduksjon. Gårdene i grenda vil bli sterkt berørt av jernbanetrasé tvers igjennom området, både med tap av jord og visuelt / lydmessig. Roligheten / Rauan- grenda er også anerkjent som Nasjonalt verneverdig kulturlandskap med restriksjoner for inngripen. Området har også stor historisk verdi i form av spor etter mennesker – fra steinalderen og til vår tid. En jernbane tvers gjennom dette området vil forringe den kulturelle og historiske verdien av dette området betydelig!</li> <li>5. Bane NOR har frarådet Verningen korridoren og har lagt til grunn for sin fraråding negative konsekvenser på svært mange områder, også usikkerhet i forhold til grunnforhold. Samlet sett er dette alternativet vurdert som den desidert dårligste løsningen. Når endelig avgjørelse om korridorvalg skal tas er det denne helhetlige vurderingen som må vektlegges. Det er enklere å erstatte industribygg enn natur og bomiljø!</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Bane Nor er kjent med konsekvensene Verningenkorridoren og har for ikke-prisatte tema og derfor ikke anbefalt den. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.2.</i></li> </ol> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

145	Øyvind Ullenes	Bane NORs kommentarer
-----	----------------	-----------------------

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Foreslår å sette Kongegata og Indre havn på vent da begge vil rasere Larvik.</li> <li>2. Vurder stasjon på utsiden av byen, Øya, Bommestad, Månejordet osv.</li> </ol>	<p><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.</i></p> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	---

<b>146</b>   <b>Tore Vassdal</b>	<b>Bane NORs kommentarer</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Går inn for plassering av jernbanestasjon på Bergeløkka med Bommestad og Elveveien som alternativ.</li> <li>2. Avviser Bane NORs forslag om stasjonsplassering ved Kongegata og i Indre havn.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2, 1.14.3 og 1.14.4.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></li> </ol>

<b>149</b>   <b>Arild Jørgen Helgerud</b>	<b>Bane NORs kommentarer</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. "Indre havn" og "Kongegata" medfører store ulemper for Larvik by. Byggeperioden vil føre til konsekvenser for næringsvirksomhet og boliger i sentrum. Sporene vil dele opp sentrum og skape en barriere mot fjorden.</li> <li>2. Traseen må legges slik at man slipper å få toget susende gjennom tettbebyggelsen. Stasjonen må plasseres slik at det kan etableres et skikkelig trafikknutepunkt for all kollektivtrafikk i Larvik kommune, som bybusser og busser til nære og fjerne områder. Oppstillingsplasser for taxi og tilstrekkelig plass for parkering må etableres. Det bør utredes alternativer som tar hensyn til ovenstående.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></li> <li>2. <i>Det vil etableres areal for buss, taxi og for av- og påslipp fra private ved stasjonen. Det vises for øvrig til gjennomgående temakapittel 1.16.</i></li> </ol>

<b>150</b>   <b>Bøkeskogen og Kilens venner</b>	<b>Bane NORs kommentarer</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skal vi utvikle «Fjordbyvisjonen», med byen som et amfi ned mot fjorden og med Bøkeskogen som en tiara øverst over byen, vil det å legge jernbanen på en 8 meter høy viadukt nede ved fjorden redusere muligheten for å få til et slikt amfi.</li> <li>2. Påpeker at når vi etter hvert får et tog som passerer/stopper i Larvik hvert 10 min vil dette skape en del støy. Observerer at Bane NOR mener at støyen fra et jernbanespor kan dirigeres oppover. Etter deres mening er det ikke slik støy brer seg.</li> <li>3. I praksis vil det si at det ikke kan aksepteres at togene kan gå i friluft forbi Larvik. For Bøkeskogens og Kilens venner er støydemping ved tunnelinngangen til Martineåsen og støydemping ved broen over Farriselven noe Bane NOR spesielt må ta hensyn til i sin videre prosjektering.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

<b>155</b>   <b>Bisjord vel</b>	<b>Bane NORs kommentarer</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bisjord er et boligområde som i dag har direkte sikt til dagens bru over Lågen. Dagens togtrafikk over Lågen høres godt, og ved riktig vindretning er togtrafikken svært støyende, da det tilsynelatende ikke er noen form for støyskjerming. I ny korridor er anbefalt krysning av Lågen lenger nord enn dagens løsning, men beboere på Bisjord vil fremdeles kunne ha direkte sikt til brua. I «Fagrapport støy i driftsfasen», kapittel «4.3.3 Oppsummering antall togmeter» oppgis det at dobbeltspor vil gi en økning fra dagens 5 885 tog til 30</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.6. Det finnes flere måter å begrense støy på, og tiltak for å redusere støy slik at krav i retningslinje for støy tilfredsstilles vil bli vurdert og fastsatt i</i></li> </ol>

<p>528 i 2050. Er bekymret for økt støybelastning og ønsker at det planlegges for støytiltak ved kryssing av Lågen.</p> <p>2. Registrerer at en del av Bane NOR sine fokusområder er langsiktig og strategisk jobbing for å redusere støy og vibrasjoner generelt. Ber om at Bisjord boligfelt og andre beboere berørt av støy ved togets kryssing av Lågen tas hensyn til i denne prosessen.</p>	<p><i>forbindelse med reguleringsplanen.</i></p> <p><i>Merknaden tas forøvrig til orientering.</i></p>
---	--

160	Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling	Bane NORs kommentarer
	<p>Som grunneierlag er vi svært opptatt av å sikre og utnytte larvikittressursen best mulig både på kort sikt og i et langsiktig perspektiv.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grunneierlaget registrerer at larvikittforekomstene er gitt stor verdi, men at arealbeslaget er lite og noenlunde likt for begge trassealternativer. For den økonomiske utnyttelse av ressursen er det i planprogrammet henvist til prissatte konsekvenser. Grunneierlaget kan ikke se at dette temaet er tatt med der.</li> <li>2. Grunneierlaget ba i forbindelse med KU beskjed om at det burde utføres kartlegging/undersøkelser av områder som ikke allerede er vurdert for drift (gjelder særlig Skåra mot Istre/Auby). Grunneierlaget kan ikke se at dette er gjort i konsekvensutredningen. Både Vervingenkorridoren og Stålakerkorridorene berører dette område, men i ulik grad. Etterlyser en overordnet verdivurdering med et lengre perspektiv enn det kommunedelplanen legger til grunn og det steinindustrien i dag argumenterer for.</li> <li>3. Det er fortsatt uklart hvilke sikkerhetssoner som vil gjelde for steinbruddsdrift og hvilke begrensninger som vil ligge i sikkerhetssonene. Dette må utredes og konkretiseres i det videre utredningsarbeid.</li> <li>4. Det er regulert inn ny vei fra Håkestadveien (øst for Bredvei) og opp mot Amundrød (på østsiden av boligområdet Solåsen Park). Vervingentrasseen vil krysse denne veien. Dette fremkommer ikke av kommunedelplanen. Veien er planlagt som en avlastningsvei for steinindustrien slik at noe av veitransporten kan gå her istedenfor på Håkestadveien mot Tjøllingvollen.</li> <li>5. Eksisterende spor som fases ut når nytt dobbeltspor etableres bør tilbakeføres til landbruk og sikkerhetssoner for utnyttelse av areal og ressurser oppheves.</li> </ol>	<p><i>Punkt 1 og 3: Det vises til tilleggsvurdering for Steinindustrien i Larvik.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Det er NGUs kartunderlag som benyttes som grunnlag. Det foreligger ikke noe nyere underlag per dags dato. Utover dette gjør Bane NOR grunnboringer, men har ikke mulighet til å kunne bore med stor hyppighet i alle korridorene på strekningen. Det vil gjøres supplerende grunnboringer når korridoren er valgt. Det oppfordres til å videreformidle informasjonen om at det kan foreligge larvikittforekomster i dette området til NGU slik at det kan vurderes å inngå i kartunderlaget i fremtiden.</i></li> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.15.</i></li> </ol>

161	Kåre og Mona B. Johannessen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Traseen for Stålakerkorridoren øst-vest vil dele eiendommene: Stålaker 1054-1 og 1054-3 i Larvik kommune. Traseen vil ramme og beslaglegge jordbruksarealer som er større en det rapportene har beregnet. Det fordi jordene blir delt diagonalt og ødelegger i praksis mer areal en det som selve jernbanesporene og fundamentet utgjør. Det blir flere trekantene og kan ikke bli utnyttet optimalt.</li> <li>2. Det er høy kvalitet på matjorden.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det er i foreløpige beregninger av arealbeslag lagt konservative anslag til grunn. Hva som konkret berøres vil avklares i neste planfase. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.3 og 1.7.3.</i></li> </ol>

<p>3. Det vil få store konsekvenser for steinindustrien på eiendommen for fremtid. Henviser til Lundh's opplysninger.</p> <p>4. SKULPTURPARKEN ligger i sonen for traseen.</p>	<p>3. <i>Det vises til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
--	---

164	Lars Ueland Kobro	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Undertegnede har i en årrekke arbeidet med utforming og utprøving av teorier for stedsattraktivitet på oppdrag fra Kommunal og moderniseringsdepartementet, operasjonalisert i en rekke regionale og lokale analyser for norske regionsamarbeid, fylker og kommuner. Har også vært sentralt involvert i utvikling av «oversettelse» og nyskaping av teorier og modeller for samskapende lokal innovasjon, innenfor konteksten av norske kommuner. Gir på denne bakgrunn innspill til Kommuneplanarbeidet knyttet til ny trasé for dobbeltspor Stokke – Larvik.</p> <p>2. Byer og tettsteder i hele Norge er stivhengige. Stivhengighet er når organisasjoner og virksomheter, i dette tilfelle en kommune, har vanskelig for å endre retning til tross for at det er åpenbare ulemper forbundet med en framtid som følger det sporet man er inne i. Larvik har vært en sjøfart- og industriby som har satt dype spor. Vi skal være glade for- og verne om de sporene som kulturminner gir som inspirasjon for framtidig utvikling. Men vi skal ikke bruke fortidens dype spor som kompass og retningsvisere. Når tidene skifter er det tid for å se framover, og spørre seg: Hva nå? Forskning om stedsinnovasjon viser hva som kjennetegner steder som evner å utvikle seg brått i en ny og bedre retning. Det er når noe brått skjer, ikke sjeldent temmelig dramatisk, at det er anledning for å gjøre noe nytt; gjøre noe annerledes.</p> <p>3. Det er et sterkt økende press på norske kommuner om å utvikle nye arbeidsplasser, å tiltrekke seg virksomheter, vinne kampen om kompetanse og investeringer, og tiltrekke seg folk. Alle steder jobber med det, nesten ingen greier det. Det blir flikking og mindre korrigeringer langs spor som stedene allerede har fulgt lenge – en stivhengighet.</p> <p>4. Av og til blir steder dyttet kraftig ut av posisjon, av eksterne hendelser eller påtrykk. Da gjelder det ha være klar. Evje opplevde det da Forsvaret la ned Evjemoen. Seljord opplevde det da E134 ble lagt utenfor sentrum, veien som folk i Seljord mente var bygdas livsnerve. Bodø er midt i et dramatisk rykk med nedleggelse av Luftforsvarets flybase. Larvik har opplevd en langtekkelig og seig transformasjon over 20-30 år fra industriby, til ja, til hva? Byen har ikke funnet sin nye rolle og identitet helt ennå. Men nå har vi en historisk mulighet. Å følge fortidens spor, bokstavelig talt, å forsterke stivhengigheten med en trasé i Indre havn vil være en kardinalbommert. Å skyve hele den enestående muligheten ut av byen, mot Elveveien, Bommestad eller andre satellitter, vil forsterke den spagatøvelsen byen altfor lenge har forsøkt seg med. Nå må vi ikke forsømme denne historiske muligheten.</p>	<p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

<p>En trasé under Sentrum med stasjon i Kongegata er naturligvis dramatisk. Men det er altså ofte i dramatiske situasjoner byer finner nye spor. De dramatiske ulempene som enkelte frykter på kort sikt, helt sikkert med rette, vil kunne vendes til en dramatisk positiv stedsinnovasjon på lengre sikt.</p> <p>5. Evje og Hornes kommune er en av Norges mest attraktive distriktskommuner, med et helt nytt arbeidsliv, vekst i befolkningen, og med flere arbeidsplasser på Evjemoen enn før Forsvaret dro, takket være kloke kollektive grep. Seljord fikk et oppsving med helt nye satsinger på handel, kultur og opplevelser. Mer dramatisk; i den nederlandske byen Enschede gikk byens store industriforetak bokstaveligst i lufta i 2003. Hvis vi ser på hva som skjedde i ettertid, er bildet oppsiktsvekkende. Et bredt partnerskap hvor kommunen på ingen måte ble sittende med alle trådene, greide smått om senn å skape en helt ny by, langt mer attraktiv og vital enn det de la bak seg. Med bruk av en ny administrativ modell – gjennom samskaping.</p> <p>6. Stedsinnovasjon er vanskelig. All innovasjon forutsetter en viss disruptjon; en konstruktiv ødeleggelse. Det må ryddes plass til det nye, det kan ikke bare klattes oppå det eksisterende, slik Larvik har drevet sin byutvikling, med noen unntak. Men hvis de positive effektene på sikt vil være større, er det ikke bare lurt – det er en politisk forpliktelse å gripe slike anledninger. Sjeldent har det passet bedre å snu seg og speide langt bakover, bak våre egne vaner og stier med jernbanespor langs byens attraktive strandpromenade. Samtidig må vi se framover over neste kommunestyreperiode, og neste deretter også. Vi dyttes vi ut av vanene våre av Bane NOR. La oss gripe den muligheten til å lage den Fjordbyen vi ønsker oss. Og la oss gjøre det som en dugnad med bruk av samskapende metoder og modeller. Ikke som et statlig tiltak, ikke engang som et kommunalt prosjekt. En kommune er ikke først og fremst en organisasjon, det er et sted. Det er på tide at vi utvikler det sammen!</p> <p>7. Tar til orde for at Larvik kommunestyre for det første beslutter å gå videre med trasé og stasjonsplassering Kongegata Høy. For det andre, at arbeidet rigges så snart Bane NOR bestemmer seg for å følge kommunens vedtak, med en administrativ form og politisk styringsstruktur som bryter med dagens konvensjonelle praksis, og i stedet rigger en prosess i tråd med internasjonal kunnskap om demokratisk stedsinnovasjon/samskaping.</p>	<p>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>7. <i>Merknaden tas til orientering</i></p>
--	--

166	Tor Martin T. Odberg og Anette Rauan	Bane NORs kommentarer
1.	For dem er en stasjon i Kongegata (høy løsning) det beste alternativet, og på lang sikt er det trolig det beste alternativet for Larvik også. Plassering i Kongegata frigjør den eksisterende barrieren som toglinja utgjør i dag mellom Storgata og Indre Havn.	1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	En høy løsning for Indre Havn vil derimot bare forsterke den eksisterende barrieren ytterligere. Den vil i tillegg medføre mer utbygging ved stasjonen, noe som	2. <i>Merknaden tas til orientering. Det er kommunen som har ansvaret for arealutviklingen i kommunen.</i>



<p>egentlig er positivt, bare ikke ved Indre Havn. Indre Havn er i dag et flott område med åpne arealer som gir oss, ungdommer, tilgang til møteplasser for trening, avslapping og bading.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det er ønskelig med etablering av restauranter og utesteder på Indre havn, men det kan like gjerne gjøres med en stasjonsplassering i Kongegata. Kontorer og leiligheter kan bygges i nærheten av togstasjonen, mens de fine arealene i Indre Havn beholdes, og forbedres med restauranter og rekreasjonssteder. Man skaper da et nytt, fungerende knutepunkt i sentrum med kort vei ned til store friarealer på Indre havn i historiske og naturskjønne omgivelser. Det skapes altså en fin kobling mellom Indre havn, Storgata og Grandkvatalet, samt en åpen linje opp til et oppusset og brukervennlig bysentrum.</li> <li>4. Brukervennlighet er viktig, håper det satses på bl.a. grønn transport, og at løsningen blir tilrettelagt for både sykkel, buss og bil.</li> <li>5. For Indre Havn er det viktig med allsidighet og inkludering. I dag er Indre Havn et godt eksempel på et inkluderende sted, da det ikke koster å være der. Som ungdommer savner de steder å være, og håper at deres gruppe ikke blir uteglemt eller satt utenfor i en eventuelt videre utvikling av Indre Havn.</li> <li>6. Mener at etableringen av Kongegata, etterfulgt av et fornyet sentrum er den beste løsningen. For hva skjer egentlig med bysentrum om vi senterer oss rundt indre havn? Tror at en stasjon i Kongegata kan flette byen sammen, åpne for flere muligheter rundt Indre Havn, og skape nytt liv i Larvik.</li> <li>7. Stasjonsutbygging i Kongegata blir krevende men ikke umulig. Det vil kreve nøye planlegging og kommunikasjon mellom alle berørte parter. Håper og tror at Larvik kan vise pioner-evner i alle ledd slik at man kan oppnå en togstasjon i byen, et fornyet og forsterket sentrum, og sist men ikke minst: Åpne og frie arealer med en sjøfront som er for alle.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. <i>Se svar i punkt 2 over.</i></li> <li>4. <i>Bane NOR vil tilrettelegge for alle brukergrupper i det nye knutepunktet, og tilgjengelighet for gående og syklende vil få høy prioritet.</i></li> <li>5. <i>Bane NOR vil planlegge det nye knutepunktet og alle arealer som er nødvendige for jernbaneanlegget. Øvrige arealer er det kommunen, fylkeskommunen eller private som har ansvaret for.</i></li> <li>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> </ol>
--	--

169	Stein Martinsen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Synes det er svakt at Bane NOR ikke har tatt kontakt med grunneierne for å få med nyttig lokalkunnskap under planleggingsfasen.</li> <li>2. Stålaker-korridoren vil skjære diagonalt over eiendommen og føre til flere ulemper.</li> <li>3. Ser at Stålaker øst-korridoren i stor grad skjærer jordstykkene diagonalt og gjør utnyttelsen og effektiviteten vesentlig dårligere, til dels ubrukeliggjør noen arealer. Noe som også medfører at et beregnet medgått areal til traseen i virkeligheten blir større.</li> <li>4. Mener vurderingen av kvaliteten på dyrka mark for de to korridor-alternativene er feil. Stålaker-korridoren er vurdert til nest høyeste nivå, mens for eksempel Vervingenkorridoren er vurdert på høyeste nivå. Lokalkunnskaper sier at det alt vesentlige av dyrka marka i Stålakerkorridoren er av topp kvalitet, så den vurderingen menes å være feil.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Dette er en plan på overordnet nivå, kommunedelplan, og fordi det har blitt gjennomført utredninger i såpass mange korridorer har det ikke blitt tatt initiativ til å ta kontakt med hver enkelt grunneier som er berørt innenfor utredningskorridorene. Dette er gjort i henhold til vanlig praksis i kommunedelplanfase, og til krav i plan- og bygningsloven. Det har vært invitert til informasjons- og åpne møter siden planprogrammet ble lagt på høring våren 2017, og den enkelte som blir berørt eller som har interesse i saken har anledning til å ta kontakt med</i></li> </ol>

<p>5. Ved eventuell utbygging forutsettes det at dreneringen av jorden, relativt nylig drenert, blir satt tilbake til nåværende stand. Det samme med hydranter og vannledninger til vanningsanlegg.</p>	<p>Larvik kommune og Bane NOR om forhold som er viktige og som bør bli hensyntatt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Det vises til kap 1.7.3. Merknaden tas til orientering.</li> <li>3. Merknaden tas til orientering.</li> <li>4. Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). Kunnskapsgrunnlaget er basert på fylkeskommunens RPBA-grunnlag. De ulike delområdene som inngår i traseene har derfor ulik verdivurdering.</li> <li>5. Landbruksdrenering skal ivaretas, eventuelt erstattes med like gode løsninger som den som finnes i dag.</li> </ol>
---	--

171	Aud-Mari og Odd Ivar Langegard	Bane NORs kommentarer
	<p>Dyreliv og rødlistearter ser ikke ut til å nevnes. Dette må kartlegges:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Området langs Vittersøbekken har hekkende vipper, og myrene og de lavestliggende jordene der sporet er planlagt er landingsplass for mange trekkfugler.</li> <li>2. Vittersøtjønnen, Lilletjønnen med myrer, sumpskoger, inkludert Vittersøbekken hører sammen. Det er stor aktivitet av rådyrtrekk på tvers av planlagt spor, og også elgtrekk som klart vil bli berørt.</li> <li>3. Kan ikke se at hverken Stålåker Øst eller Vest har tatt tilstrekkelig hensyn til landskapet. Rapporten «Skinner og Minner, Modernisering av Vestfoldbanen, 1993» vurderer landskapet rundt Vittersøbekken som svært verdifullt. Dette kommer ikke frem i rapporten.</li> <li>4. Viser til utfyllende forklaring fra Vittersøbekken Grøftelag, der mange viktige forhold belyses godt. Mener for øvrig at det meste av disse forholdene helt klart også gjelder Stålåker Vest. I tillegg vil Stålåker vest berøre fruktbar jord på Lijordet med optimal helling mot Øst Sør-Øst, tidligere frukthage, for tiden brukt til jordbær. Ser ikke at jorda her er anmerket som verdifull i høringen.</li> <li>5. Kongeveien på tvers mellom Kjær og Vittersø virker ikke være nevnt.</li> <li>6. Synes den nye jernbanen er bra. Dette kommer mange til gode nå, og i lange tider. Det har imidlertid kommet fram grelle eksempler på Bane NOR sin knallharde linje mot de som prøver å få igjen verdien de mister. Det er EN STOR FEIL at enkeltpersoner skal lide for dette som kommer hele samfunnet (ja hele kloden) til nytte.</li> <li>7. Ulemper påført næring, for eksempel landbruk, må kompenseres fullt ut.</li> <li>8. Verdi på eiendom (som ikke innløses) som synker, må kompenseres fullt ut.</li> </ol>	<p>1-2: Dyreliv og rødlistearter er kartlagt ved innhenting av info fra databaser. Det har også vært gjennomført feltarbeid med kartlegging av natur. Det har vært fokus på naturtyper og villtrekk. Det henvises til fagrapport naturmangfold. Det kan være observasjoner av f.eks. rødlistede arter som ikke er registrert i databasene, og som heller ikke inngår i fagrapport for naturmangfold.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det finnes ikke et fasitsvar på verdivurdering av landskap. fagsrapporten Landskapsbilde redegjør for metodikk og verdivurderingene som er gjort.</li> <li>4. Det vises til svar på merknad nr. 163.</li> <li>5. Merknaden tas til orientering.</li> <li>6. Merknaden tas til orientering.</li> <li>7. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</li> <li>8. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</li> </ol>

172	Peter Sollie	Bane NORs kommentarer
<p>Har en mening om de byplanmessige konsekvensene av de to alternativene.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indre Havn-korridoren synes ikke å ha tilstrekkelig ønskede konsekvenser for byen Larvik. I det korte løp synes det å være billigere siden traseen krever kortere tunnel under enklere geologiske forhold og traseen medfører riving av færre hus.</li> <li>2. Indre havn-korridoren blir en fysisk og visuell barriere.</li> <li>3. Tar mye areal i et område som burde få en moderne utvikling.</li> <li>4. Indre havn-korridoren er 210 meter lenger som gir økt energiforbruk og toget vil bruke 6 sekunder lenger tid per tog. Dette har jeg beregnet til 50 timer per passasjer og år eller 1000 timer per år dersom det sitter gjennomsnittlig 20 passasjerer på toget. Med flere passasjerer og over mange år koster dette naturligvis enormt mye mer både i tid og penger.</li> <li>5. Kongegatakorridoren frigjør arealer i havneområdet til fantastisk byutvikling som kan gi fjorden tilbake til byen.</li> <li>6. Kongegatakorridoren blir både kortere og raskere selv om den blir dyrere.</li> <li>7. Dersom man i tillegg kunne skyve stasjonen litt eller helt inn i tunnelen, kunne man etablere en fjellstasjon med heistilgang rett fra Larvik sentrum og torg til en spennende ny fjellstasjon.</li> <li>8. Dersom man senker banelegemet litt, kan man kanskje la være å rive så mange hus både over tunnelen og ved utgangen av tunnelen mot Farriselva.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></li> <li>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5 og delkapittel 4.3 prissatte konsekvenser i planbeskrivelsen.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>Viser til gjennomgående temakapittel 1.4.</i></li> <li>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>8. <i>Bane NOR har sett på dette i Kongegata lav alternativet. Løsmassetunell medfører større usikkerhet og større kostnader, jmf kap 1.4.</i></li> </ol>
173	Rita og Algis Tiskeviciene	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener at alle 4 forslag for stasjon i Larvik har sine store ulemper. Det beste hadde vært å plassere stasjonen litt utenfor sentrum, for eksempel på Bergeløkka i Larvik.</li> <li>2. Om man skal velge et forslag, så er forslaget Indre Havn Høy best. Ved å plassere stasjon og jernbane i Kongegata ødelegger man den historiske Larviks sentrum. Færre må flytte midlertidig eller permanent.</li> <li>3. Mennesker er en viktig ressurs i en by og kommune, like viktig som de historiske bygningene.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></li> </ol>
174	Ole Engen	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Larviks politikere må ha for seg at Bane NOR og kommunen kan ha forskjellige mål. Bane NOR har som første prioritet å bygge en billigst mulig jernbaneløsning, som tilfredsstillende oppdragsgivers føringer for sentrumsnær beliggenhet. Larvik kommunes første prioritet bør være å skaffe best mulig løsning for byen i et fremtidsrettet perspektiv, minst 100 år.</li> <li>2. Ny stasjon i Indre Havn vil true byens kulturskatter Herregården og Tollerodden, og bli en massiv barriere av en betongkonstruksjon mellom byen og</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Merknaden er rettet til kommunen.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></li> </ol>

<p>fjorden. Larviks kanskje fineste kvalitet; ubrudd nærhet til fjorden, vil bli knust. En varslet langtidskatastrofe.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Kongegata er midt i byen og vil bevare fjordbyen. Det vil sannsynligvis bli en etappevis byggegrep noen år. Flere bygg må rives, folk må flytte. En stor kostnad på mange plan, men det kan åpne for en revitalisering av sentrum, samtidig som sjøfronten reddes og åpnes for fantastiske muligheter.</li> <li>4. I et åpent orienteringsmøte på Sanden i mars 2019, opplyser Bane NOR på direkte spørsmål at det teknisk sett er fullt mulig å bygge stasjonen på Bergeløkka og forsere den nye trafikkmaskinen som bygges på Farriseidet. Videre østover kan traseen ligge dypt i kanten av Bøkeskogen/ E18/ området gamle E18. Den soleklare gevinsten er at knapt et hus må rives, stasjonen er fortsatt sentrumsnær (kanskje 6 minutter å gå), byen graves ikke opp, samtidig som parkering, og kollektivtransport kan samlokaliseres.</li> <li>5. Argumenter for at politikerne vil uansett vedta nedbygging av området mot fjorden med betongblokker. Tror vi har et politisk system som er i stand til å si nei til dette for å ivareta Larviks sjøfront som vil bli mer verdsatt fremover.</li> <li>6. Sett en strek over Indre Havn-forslaget. Krev at Bane NOR må utrede stasjonsalternativet på Bergeløkka, slik at vi får de to reelle alternativer å vurdere, slik Bane NOR faktisk er pålagt.</li> </ol>	<p>4. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
---	--

176	Atle Kjelsrud	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Både Kongegata og Indre Havn er svært dårlige løsninger for byen. Kommunen må ikke gjøre knefall for Bane NOR, men tvert imot kreve at Bergeløkka utredes skikkelig. Bergeløkka er minst inngripende, formodentlig billigere, og er sentrumsnær nok i massevis.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.2.</i></li> </ol>

177	Terje Vidar Harangen	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forutsetter at Riksantikvaren har gjort tilsvarende vurderinger for øvrig potensielt berørt historisk bebyggelse som for Herregården. Eksempelvis den gamle bebyggelsen rundt torget knyttet til alternativet i Kongegata.</li> <li>2. Hvordan stiller Riksantikvaren seg til dette alternativet og riving av denne delen av sentrumsbebyggelsen (Felumb, Odberggården osv)?</li> <li>3. Dersom slik vurdering ikke er gjort forutsettes det at dette gjennomføres før beslutningsgrunnlaget kan anses for komplett.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det har vært dialog mellom Bane NOR og fylkeskommunen i planprosessen. Fylkeskommunen er godt kjent med tiltakets konsekvenser i Kongegatakorridoren.</i></li> <li>2. <i>I Fylkeskommunenes høringsuttalelse er det ikke nevnt hvordan Riksantikvaren stiller seg til riving av sentrumsbebyggelsen. Det er hovedsakelig lagt ved på Herregården.</i></li> </ol>

	<p>3. Tema kulturminner og kulturmiljøer er utredet i henhold til metodikk for konsekvensutredninger i Statens vegvesens håndbok V712 (2014). Retningslinjer i Riksantikvarens veileder (rapport nr. 31-2003) om «Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar» har vært veiledende i vurderingene. For å synliggjøre og prioritere alle kulturminneverdier er det i denne utredningen lagt til et fjerde verdinivå inspirert av ICOMOS metode for spesielt tilpasset vurdering av kulturmiljø med høy og prioritert status.</p>
--	--

178	Familien Skaara	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ved en utbygging av Stålaker korridoren vil vi miste deler av jorda vår, med bortfall av inntekt som resultat.</li> <li>2. Bane NORs vurdering av jordkvaliteten som dårligere på Stålakerkorridoren enn Verningen korridoren er DIREKTE FEIL! og dette kan bekreftes av flere bønder her i området. Dette vet bøndene bedre enn Bane Nor!</li> <li>3. Utbyggingen av banen og en nødvendig omlegging av veien vil dele opp jordene i småbiter, og vil gi en veldig urasjonell drift.</li> <li>4. Skeptisk til hva som vil skje med jord som vil bli båndlagt i utbyggingen. Jord som blir kjørt på i fuktig tilstand blir ødelagt for MANGE ÅR framover.</li> <li>5. Hvis boligen ikke må rives, fryktes det for støy til alle døgnets tider fra tog som dunderer forbi i høy fart. Frykter også at byggeperioden kan bli svært krevende med støy og diverse ulemper med anleggstrafikk tett innpå tunet med små barn.</li> <li>6. Spent på alle ulemper som man kanskje ikke vil få noen kompensasjon for. Verdien på gården vil bli redusert ved ett eventuelt salg på det åpne markedet.</li> <li>7. Som eier og forpakter langs Vittersøbekken henvises det til utførlig innsendt uttalelse fra Vittersøbekkens Grøftelag, innsendt av Paul Edvard Vittersø. Her påpekes flere ting, bl.a ting som menes å være nærmest gjort i spekulativ vridning i disfavør for å velge Verningenkorridoren.</li> <li>8. Hvordan kan det ha seg at det går 25 flere hus på Verningen korridoren enn på Stålaker?</li> <li>9. Mener kalkylene som legges til grunn for å velge Stålaker korridoren framfor Verningen korridoren ikke er riktige. Dette fordi de Bane Nor har gjort flere direkte feil i deres beregningsgrunnlag som påpekt ovenfor.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Merknaden tas til orientering.</li> <li>2. Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). Kunnskapsgrunnlaget er basert på fylkeskommunens RPBA-grunnlag. De ulike delområdene som inngår i traseene har derfor ulik verdivurdering.</li> <li>3. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</li> <li>4. Det vises til svar på merknad nr. 55 Jordvern Vestfold og 56 Vestfold Bondelag. Se også retningslinjer om naturressurser</li> <li>5. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.1 og 1.6.</li> <li>6. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.7.</li> <li>7. Det vises til Bane NORs svar til merknad nr. 163.</li> <li>8. Antall berørte bygninger er vurdert utfra antatt anleggsområde – gjort på et overordnet nivå. I fagrapport Nærmiljø og friluftsliv er det anslått antall boliger, i hvilke områder, som blir berørt av de to</li> </ol>



	<p>korridorene. Det henvises til denne rapporten.</p> <p>9. Bane NOR mener at grunnlaget for anbefaling av korridor er basert på faglig korrekte vurderinger. Det er avdekket en feil i arealbeslag av dyrket mark som har blitt rettet opp etter oppdagelsen i høringsperioden. Opprettingen har likevel ikke vært grunnlag for å endre anbefalt korridor.</p>
--	---

179	Øystein Larsen	Bane NORs kommentarer
<p>Seksjonseier i Storgata 17, et bygg med 14 leiligheter.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hvis løsning faller på Kongegata, er det ønskelig å påpeke at bygget kommer veldig nærme den nye stasjonsbygningen med økt persontrafikk og støy. Dette må tas med i vurderingen om det er hensiktsmessig å la dette bygget ligge som eneste bebodde hus i dette området mellom stasjonen og storgata.</li> <li>2. Hvis valget faller på Kongegata er det ønskelig med en dialog rundt dette før endelig beslutning tas om bygget skal beholdes eller kjøpes ut. Ønsker videre å påpeke at man ikke tror det er positivt for Larvik å legge stasjonen i Kongegata med all den graving/riving det vil medføre, ei heller den høye løsningen i Indre havn.</li> <li>3. Tror det ville vært langt mer transportøkonomisk å legge jernbanen parallellt med E18 for kortest mulig reisetid, mange parkeringsmuligheter oppe ved Farriseidet, og en stasjon der oppe med shuttlebuss til sentrum.</li> </ol>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Det vil jobbes videre med detaljert plassering av traseen i reguleringsplanfasen. Da vil man vite omfanget av tiltaket, og eventuelle hensyn for å redusere inngrep vil besluttes da.</i></li> <li>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13.</i></li> </ol>

180	Tor Bjørvik og Kjell Ronald Hansen	Bane NORs kommentarer
<p><i>Merknaden har et forslag til trasé og stasjon, illustrert av en karts-kisse som ikke er gjengitt her.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. For å ivareta utviklingen av byen Larvik på best mulig måte er det helt nødvendig å ta hensyn til de spesielle topografiske og naturgitte forhold. Selv med globale klimaproblemer, ønsket om fortetting i sentrum og endring av kommunikasjonen. Landskapet fra Bøkeskogen og ned mot Havna er en flaskehals som stadig blir smalere jo nærmere en kommer Hammerdalen og Farriseidet. I tillegg har vi de ekstreme grunnforholdene med moréne, kvikkleire og lagdelinger med kompakte masser, dessuten avrenning under jorda.</li> <li>2. Når Bane NOR bestemmer seg for en stasjon (Indre Havn eventuelt Kongegata) som ligger i denne flaskehalsen, så har de allerede i utgangspunktet låst trasévalget fullstendig gjennom byen.</li> <li>3. Ved å løse på det krampaktige kravet om sentrumsnær jernbanestasjon, vil man stå mye friere med hensyn til plasseringen av traséen sør for Bøkeskogen, idet vi hele tida sikter oss inn på hullet i Martineåsen. Dermed kan Bane NOR «finkjemme»</li> </ol>		<p><i>Både landskap, topografi, grunnforhold og andre naturgitte forhold i Larvik er vurdert i kommunedelplanen.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. <i>Det er en overordnet målsetning for InterCity at stasjonene skal ligge i sentrum av byene. Flaskehalsen ved Farriseidet er ikke mulig å komme utenom uansett hvilken stasjonsplassering man hadde valgt, også stasjon utenfor sentrum.</i></li> <li>3. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.</i></li> </ol>



<p>området og bestemme hvor grunnforholdene er optimale. Da kan man også på en helt annen måte ta hensyn til eksisterende bebyggelse. Jo nærmere opp mot Øvre Bøkeligate det er forsvarlig å gå i forhold til Bøkeskogen og Farriskilen, desto dypere vil man kunne legge den dobbeltsporede traséen i forhold til koten for hullet Martineåsen. Da vil heller ikke bebyggelsen bli berørt.</p> <p>4. For å spesifisere forslaget mer i detalj: I kartskissen kommer jernbanesporet ut i dagen like ved Gårdsbakken ved Trudvang og knytter seg til den planlagte brua over Farriselva (Kongegata-alternativet). Brua ligger på kote 23m.</p> <p>5. Når man deretter bestemmer seg for et passende sted ved Elveveien/Lågen i forhold til dette trasévalget, kan jernbanestasjonen delvis legges i dagen, delvis inn i terrenget/ i fjell og eventuelt ut mot brua over Lågen, i en nødvendig høyde over Elveveien. I dette området bør det være et godt «slingringsmonn» i nord/syd-retning mellom Tagtvedtbakken og Kråkelunden ved Findus, før den endelige avgjørelsen tas om plasseringen. Deretter legges jernbanesporene i bru over Lågen og kobles til Verningen-korridoren nord for Hegdal Industripark. Stasjonen ved Elveveien knyttes også til en firefelts Ringvei; Elveveien-Tjøllingveien/Storgata-Farriseidet-E18.</p> <p>6. Sporet fra Larvik Havn legges i en halvsirkel og kobles inn på Inter-City-spolet litt vest for krysset Greveveien-Sveinsgate godt under jorda. Sporet går inn i tunell nord/nordvest for Thor Heyerdahl videregående skole.</p> <p>7. Fordelene med jernbanestasjon ved Elveveien/Lågen er følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Enkel og god adkomst for alle, busser og biler, i Larvik kommune på alt slags føre.</li> <li>God plass for en trafikkterminal, uten å rive store bygningsmasser. Trafikkterminalen kan bygges eventuelt inn i terrenget/ i fjell.</li> <li>Store parkeringsarealer, uten å rive hus. Store parkeringsarealer kan bygges eventuell inn i terrenget/ i fjell.</li> <li>4-felts Ringvei rundt bykjernen som knyttes til stasjonen ved Elveveien/Lågen. Med store rundkjøringer ved Øya-krysset og ved Herregården, utvidet trafikkryss og trafikkavvikling ved Thaulowsvingen og bedre avkjøring til Stavern, jernbanebrua fjernes! Fra Ringveien vil det være lett å ta seg inn til sentrum.</li> <li>Jernbanebrua ved avkjøringen til Stavern fjernes.</li> <li>Stasjonen ligger i riktig retning fra sentrum, dvs. i retning Tønsberg, Drammen og Oslo. Trolig skal 80 - 90% av de reisende i denne retningen. Hvis stasjonen blir lagt i Kongegata, Indre Havn eller på Bergeløkka, vil alle som bor i Tjølling og østre del av Hedrum, bruke Sandefjord stasjon.</li> <li>Med tanke på pendlere til Larvik, vil en stasjon ved Elveveien/Lågen trolig ha minst like mange</li> </ol>	<p>4. <i>Som kommentar til forslaget vises det til gjennomgående temakapittel 1.13 og 1.14.</i></p> <p>5. <i>Se svar i punkt 4 over.</i></p> <p>6. <i>Se svar i punkt 4 over.</i></p> <p>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	---

<p>arbeidsplasser i sitt nærområde som en stasjon i sentrum.</p> <p>h) En unngår å rive et stort antall hus i sentrum eller langs traséen i forbindelse med Indre Havn.</p> <p>i) Et jernbanespor for godstransport fra Larvik Havn via et nytt Øya-kryss vil kunne knyttes til jernbanetraséen etter jernbanestasjonen ved Elveveien/Lågen, som altså legges i tunnel gjennom øvre del av Larvik sentrum. Denne løsningen er bare mulig hvis Inter-City og godstransport kan benytte det samme sporet.</p> <p>j) Jernbanesporet gjennom Torstrand kan fjernes!</p> <p>k) Hegdal industriområde spares.</p> <p>l) Natur, skog, jord og steinressurser i Tjølling vil i større grad kunne spares.</p> <p>m) Dette kan gi besparinger i milliardklassen.</p>	
--	--

181	Rolf K. Gjerstad	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Til tross for de enorme mengdene med dokumenter som er utarbeidet, har ikke Bane NOR funnet tid til å kvalitetssikre sine «fakta» med (store) grunneiere. Det er overraskende siden det utvilsomt ville ha gitt en større presisjon i planarbeidet.</li> <li>2. I forbindelse med åpen kontordag på Bylab ble beregningene som viste hvorfor Vervingen-alternativet var 500 millioner dyrere enn Stålaker øst etterlyst, til tross for at Vervingen-alternativet er 120 meter kortere. Fikk beskjed om at dette var for komplisert til å vise offentlig (!), men man kunne begjære innsyn. Fikk ikke innsyn fordi Bane NOR hadde besluttet å avvise slike krav, som de også hadde fått fra andre.</li> <li>3. Ettersom Bane NOR gjentatte ganger har sagt at kostnad er viktig for valg av trase, er det ikke akseptabelt at de kun presenterer en sum for korridor-kostnadene, uten at dette er etterprøvbart. Krever derfor at Larvik Kommune sørger for at kostnadsberegningene gjøres offentlig i god tid før kommunedelplanen skal opp til politisk behandling i kommunen.</li> <li>4. Feil bildebruk av områder på Kjønnndal (s. 66 planbeskrivelsen). Det henger ikke på greip at et område som det ene øyeblikket er så unikt at man vil ha det som nasjonalt landskapsvernområde (Vestfold Fylkeskommune), mens man litt senere kaller dette for trivielt område. Dette er feilinformasjon fra Bane NOR.</li> <li>5. Valg av Stålaker vil gi et vesentlig tap for friluftslivet for en stor befolkning på Tjøllingvollen. Dette faktum underslår Bane NOR.</li> <li>6. Bane Nor har ingen betraktninger omkring den tidvis sterkt økte vannføringen i Kjønnndalbekken og konsekvensene dette vil ha mht flom, sjøørret og matjord. Det er mangelfullt.</li> <li>7. Når Bane Nor karakteriserer jordressursene i delområde STÅ3 til å ha liten verdi er dette en fullstendig skivebom og manipulering av fakta.</li> <li>8. Tapt matjord for de to alternativene Vervingen og Stålaker Øst må sies å være like, feilmargin</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Dette er en plan på overordnet nivå, kommunedelplan, og fordi det har blitt gjennomført utredninger i såpass mange korridorer har det ikke blitt tatt initiativ til å ta kontakt med hver enkelt grunneier som er berørt innenfor utredningskorridorene. Dette er gjort i henhold til vanlig praksis i kommunedelplanfase, og til krav i plan- og bygningsloven. Det har vært invitert til informasjons- og åpne møter siden planprogrammet ble lagt på høring våren 2017, og den enkelte som blir berørt eller som har interesse i saken har anledning til å ta kontakt med Larvik kommune og Bane NOR om forhold som er viktige og som bør bli hensyntatt.</i></li> <li>2. <i>2. og 3. Ved offentlig ettersyn er det helheten i korridoren som høres. Grunnlagsinformasjonen og metodene er tilgjengelige. Bane NORs detaljerte kostnadsestimater er imidlertid ikke tilgjengelig på grunn av hensynet til offentlige anskaffelser. Det er ikke noe i veien for at andre kan foreta parallelle beregninger. Det er i Bane NOR sin interesse at beregningene er gode. Beregningene utføres etter anerkjente metoder for statlige byggeprosjekter i tråd med de krav som stilles fra beslutningstakere. Bane NOR har interne kontrollsystemer og revisjon. Usikkeretsanalyse er</i></li> </ol>	

<p>hensyntatt. Dette er før vurderingene av tapt matjord i forbindelse med flom i Kjørndalbekken.</p> <p>9. Bane Nors vurdering av denne granittforekomsten tyder på at de heller ikke har avsatt store beløp til å erstatte denne. En nøktern vurdering tilsier at en slik erstatning eventuelt må bli vesentlig. Dermed vil det samlede kostnadsbildet for Verningen og Stålaker Øst vil bli betydelig endret i forhold til hva som er lagt til grunn i forslaget til kommunedelplan.</p> <p>10. Bane NORs forslag til kommunedelplan er sterkt tendensløs i favør av å velge Stålaker Øst.</p> <p>11. Vil sterkt henstille Larvik Kommune om å gjennomføre en reell analyse av kostnadene for Verningen og Stålaker Øst. Det at Bane NOR ikke gjør disse beregningene offentlig gjør at man ikke kan ha tillit til tallene.<sup>1</sup></p>	<p><i>gjennomført av ekstern tredjepart. Samferdselsdepartementet vektlegger kostnader som sentralt beslutningsgrunnlag.</i></p> <p>4. <i>Bane NOR ønsker at dette er så riktig som mulig som grunnlag for beslutningen. Henvisningen peker isolert på vurderingen av et område for fagtema landskapsbilde.</i></p> <p>5. <i>Områdets verdi for friluftsliv er vurdert og omtalt i fagrapport nærmiljø og friluftsliv.</i></p> <p>6. <i>Forhold i Kjørndalbekken er omtalt og ivare tatt i konsekvensutredningene. Stålakerkorridoren krysser bekken i bru med frihøyde. Senere optimalisering vil også ta hensyn til vannføring og verdier i bekken.</i></p> <p>7. <i>Vurderingene i KU-rapportene er gjort etter metodikken i V712 (Statens vegvesen 2014). Kunnskapsgrunnlaget er basert på fylkeskommunens RPBA-grunnlag. Metodikken i veilederen V712, som brukes i større samferdselsprosjekter, tilsier at ut fra størrelse og kvalitet settes verdien for disse avgrensede arealene til «liten verdi». Dette utelukker ikke at det kan være dyrket mark av høy kvalitet innenfor området.</i></p> <p>8. <i>Tiltakets beslag av dyrka mark, slik traseene ligger per nå, viser at Stålaker øst og Verningenkorridoren kommer omtrent likt ut med hensyn til dette.</i></p> <p>9. <i>Det vises til Tilleggsutredning steinindustrien (ICP-36-A-25666).</i></p> <p>10. <i>Bane NOR mener at anbefaling av korridor bygger på flere faglige vurderinger som samlet sett peker på det som er resultatet.</i></p> <p>11. <i>Merknaden er rettet til kommunen.</i></p>
--	---

182	Marianne Johanssen	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Mener at å føre nytt dobbeltspor inn til stasjon i Kongegata eller Indre havn er fullstendig feil. Det vil rasere byen og fremstår som ren skrivebordsplanlegging tredd ned over hodene beboerne.</p> <p>2. Larvik vokser og spres utover. Stasjonslokasjon i utkant av dagens sentrum kan bli vel så sentralt i fremtiden med elektrisk pendlerbuss.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>1. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.4 og 1.5.</i></p> <p>2. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.14.</i></p> <p>3. <i>En sentral stasjonsplassering vil være godt egnet for alle</i></p>

<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Hvorfor skal alle de kommunenes innbyggere som ikke bor i innerste sentrum inn til bykjernen for å bruke toget?</li> <li>4. At ikke flere og andre alternativer er med i forslaget til kommunedelplanen er nesten ikke til å tro. En bedre plassering må kunne finnes.</li> <li>5. IKKE ny stasjon i Indre havn. Selve lungene og livsnerven vår mot fjorden og havet må ikke sperres av togskiner.</li> </ol>	<p><i>togreisende, både de som reiser til og fra byen.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. <i>Det vises til punkt 2 over.</i></li> <li>5. <i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.5.</i></li> </ol>
--	---

183	Renate Skaara	Bane NORs kommentarer
	<p>Har planer om å overta familiegården Skåra Vestre i Tjølling.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dersom Stålaker øst-korridoren velges vil gården få ødelagt sin gode arrondering.</li> <li>2. Bane NOR velger Stålaker øst-korridoren (fordi de tror det er billigere å bygge her) de legger da beslag på noe av den beste matjorda vi har.</li> <li>3. Korridoren vil også treffe Vittersøbekken diagonalt, som da fører til enda flere trekantede jorder som ikke blir driveverdige. Dette arealet er ikke tatt med i Bane NORs beregninger av tapt matjord, og her vil det heller ikke hjelpe med makeskifte.</li> <li>4. I Vittersøbekken er det ørret som går opp og gyter, og langs bekken er det en tursti som brukes av mange.</li> <li>5. På jordene her er det vipe som hekker, det er en hardt truet fugleart som er rødlistet.</li> <li>6. Jernbanetraseen blir også en stor barriere for rådyr, hjort og elg i området. Tjølling Jeger og Fisk har avtale med å sette ut fasan, for trening av fuglehunder.</li> <li>7. Kan ikke se at Stålaker øst-korridoren legger beslag på noe mindre matjord enn Verningenkorridoren.</li> <li>8. Bane NOR har fremstilt Verningenkorridoren som et veldig dårlig alternativ, noe som oppleves misvisende.</li> <li>9. På Stålaker Øst-korridoren oppleves det at Bane NOR ikke tar med en rekke negative forhold i sine vurderinger. Det er synd at Bane NOR tenker mer på kroner enn beslaglegging av matjord. Ved å bruke Verningenkorridoren rett til Bommestad og videre til Farriseidet, så vil reisetiden bli redusert og matjord spart, så Verningenkorridoren er den beste.</li> </ol>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Merknaden gjelder punkt 1 – 3. Beregningen av arealtap ved spor på terreng er matematisk basert på en buffer på 20 meter til hver side for senterlinje mellom spor. Denne bufferen er lagt over de arealene som er registrert som jordbruksarealer og arealbeslaget er beregnet. Eventuelle restarealer som ikke blir drivverdige tas inn som en del av den skjønnsmessige vurderingen av omfanget (effekten) av tiltaket. Dette blir forholdsvis grovt, men det er enhetlig. På dette plannivået tjener det formålet som er å skape et felles beslutningsgrunnlag for å velge korridor. I senere plantrinn som f.eks. reguleringsplan, kan det bli justeringer av sporet innenfor valgt korridor. Dermed kan arealer som fremstår som inneklemt eller vanskelig drivbare arealer i konsekvensutredningen få en annen status når endelig sporvalg er gjort.</i></p> <p><i>For øvrig henvises det til metodebeskrivelsen i kapittel 3.3.6, nest siste avsnitt, og kapittel 8.2 der usikkerhet drøftes.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></li> <li>6. <i>I fagrapporten Naturmangfold er vilttrekk og viltkryssinger vurdert.</i></li> <li>7. <i>Tiltakets beslag av dyrka mark, slik traseene ligger per nå, viser at Stålaker øst og Verningenkorridoren kommer omtrent likt ut med hensyn til dette.</i></li> <li>8. <i>Det er flere temaer som medvirker til at Verningenkorridoren ikke er et like godt alternativ som Stålaker øst. Det vises til gjennomgående</i></li> </ol>

	temakapittel 1.2 og 1.3 samt til dokumentet Sammenstilling og anbefaling Stokke Larvik. 9. Det vises til gjennomgående temakapittel 1.13 og punktene over.
--	---

186	Jon G. Røsholt	Bane NORs kommentarer
1. Klare budskap at Larvik Indre havn ikke må røres. 2. Det vil være utrolig synd å ødelegge fjorden med en høy trasé. 3. Om hele kommunen er grunnlaget, vil det bare være tåpelig å påstå at indre havn er strategisk riktig. 4. Skjul jernbanen, gjør den billig og la folk ha plass til å hente/levere sine kjære der. Bussrutene kan også enkelt legges innom jernbanen.		Det henvises til kap 1.14. Merknaden tas til orientering.

192	Elisabeth Sundby og Kjell Peder Haugene	Bane NORs kommentarer
1. Går for Kongegata- alternativet og håper kommunestyret i Larvik velger dette. Kongegata vil på sikt styrke sentrum og handelen der.  2. Indre havn vil gjøre byen enda mer fragmentert og sentrum rundt torget vil bli nedbygget. Viser til videooverført fremleggelse av mulighetsstudier på øp.no og mener Kongegata kom best ut. Indre havn vil bli nedbygd med høye hus for å dempe støy fra toget. Jernbanesporet kommer til å ligge på de arealene som nå er parkområder. Det har også blitt opplyst at man vil fylle ut i fjorden her. Stasjon i Indre havn vil ødelegge Larvik som fjordbyen for de mange, kun for de som kommer nærmest sjøen. Man mister utsikten til «amfiet Larvik sentrum» slik det nå kan sees fra fjorden, Tollerodden og Stavernsveien.		1. Merknaden tas til orientering.  2. Mulighetsstudiene som har blitt utarbeidet viser hvordan de ulike stasjonsområdene, med omkringliggende arealer, kan utvikles. Bane NOR har ikke foreslått utfylling i sjøen, dette ligger som et scenario i en av Larvik kommunes mulighetsstudier. Det bane NOR har vurdert er hvordan Kongegata og Indre havn egner seg som knutepunkter på et overordnet nivå, og konklusjonen er at begge stasjonslokaliseringene vil kunne fungere godt som sentrale knutepunkt for Larvik by. Utvikling av arealene rundt knutepunktet er i første rekke kommunens ansvar som planmyndighet,. Mer konkrete løsninger rundt stasjonen vil vurderes i neste planfase. Samfunnsmålene til InterCity-utbyggingen, forankret i NTP og statlige planretningslinjer for areal og transport, gir Bane NOR føringer for å jobber etter mål om utvikling av kompakte byer og tettsteder og å styrke områdenes attraktivitet. Det vises til Planbeskrivelsens kap. 4.6.1 Lokale virkninger. Det stemmer at jernbanetraseen i Indre havn vil synes fra deler av byen, virkninger av dette er blant annet

<p>3. Gamlebyen i Larvik er Tollerodden, Herregården og Steinbakken med nærområder, ikke husene rundt torget. Stasjon i Indre havn vil kunne være ødeleggende for disse områdene</p> <p>4. Det synes som om Bane NOR konsekvent velger det billigste alternativet når de kommer med sine anbefalinger, ikke hva som er best for byen.</p> <p>5. Det ble opplyst at trehusene kan bygges opp igjen oppå tunnellokket for jernbanen, og det kan bli fint. Bygget som Glassmestern er i er blant de som kan være verdt å sette opp igjen. Forslag om å flytte sporet slik at Felumbgården kan bevares er veldig positivt.</p> <p>6. Det er viktig at man ikke bygger høyblokker rundt den nye stasjonen i Kongegata og at de nye byggene har muligheter for at også barnefamilier kan tenke seg å bo der. Man må tenke grønne oaser, muligheter for kjøkkenhager og bikuber, felles hobbyverksted o.l. Larvik skal være en god by å bo i for alle.</p>	<p><i>beskrevet i Fagrapport landskapsbilde, ICP-36-A-25560.</i></p> <p>3. <i>Konsekvenser for områdene Tollerodden/Herregården er vurdert i flere rapporter, som Fagrapport kulturminner og kulturmiljø (ICP-36-A- 25663) og Oppfølging av vedtak KST-005/19 Larvik kommune (ICP-36-A-25633).</i></p> <p>4. <i>Bane NORs anbefaling er basert på vurdering av måloppnåelse for lang rekke kriterier, deriblant kort reisetid, miljøvennlig transportsystem, regionvekst, by- og tettstedsutvikling samt arealinngrep. Kostnader utgjør en del av beslutningsgrunnlaget. Det vises til Planbeskrivelsens kapittel 8 som beskriver dette.</i></p> <p>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>6. <i>Det er Larvik kommune som planmyndighet, som har ansvar for arealbruk og som fastsetter denne gjennom sine planer og sin forvaltning.</i></p>
---	---

193	Lars Skalstad	Bane NORs kommentarer
	<p>1. Mener at Indre havn høy er ingen god løsning. Larvik er en havneby, med en Indre havn Høy så blir sjøen «sperrret ute» av jernbanen.</p> <p>2. Forøvrig ble dagens jernbanestasjonsbygning FREDET i 1997. Er dette kommet fram i alle høringene?</p> <p>3. Bane NOR og NSB ønsker bare dobbeltspor og komme seg raskere til og fra byene. Men om det kunne vært en løsning for Larvik å hatt dobbeltspor til Bommestad og hatt det som det er i dag fram til jernbanestasjonen og videre til Farriseidet der det allerede er bygget dobbeltspor til nærmere Porsgrunn? Det er ihvertfall en løsning jeg stemmer for.</p>	<p>1. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Bane NOR er godt kjent med fredningen av stasjonsbygningen, og denne berøres ikke av anbefalt løsning.</i></p> <p>3. <i>Det henvises til gjennomgående temaer 1.13, 1.14 og supplerende rapport om alternativ trase til Bergeløkka.</i></p>



## 4.5 Andre aktører

42	Thor Heyerdahl vgs	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mener Kongegata-alternativet vil være det beste alternativet for ny togstasjon. Det vil gjøre Larvik til en attraktiv by for fremtiden. Det er viktig at byen ivaretas under bygging, og at byggetiden blir kortest mulig. Likevel er det de langsiktige fordelene ved en ny dobbeltsporet jernbane gjennom Larvik som er det viktigste å ta hensyn til.</li> <li>2. Det viktigste for THVS er å bygge opp sentrum i Larvik, slik at det blir ett naturlig samlingspunkt i motsetning til i dag hvor vi har tre. Kongegata-alternativet gir totalt kortere reisetid til og fra Larvik, noe THVS vektlegger høyt. I tillegg vil byen få et visuelt løft, og det vil bli enklere for både privatpersoner og bedrifter å etablere seg i byen.</li> <li>3. En plassering av togstasjon i Kongegata vil gjøre at kollektivtransporten kan kobles sammen på en god måte, og man vil få et bra knutepunkt i sentrum. Det anser THVS som veldig viktig dersom flere skal benytte seg av kollektivtransport. Håper også at det blir billigere å ta både tog og buss i fremtiden.</li> <li>4. Mener at dersom Kongegata-korridoren velges vil mye plass frigjøres i Indre havn, noe som gjør det mulig å bygge opp området og gjøre det mer attraktivt om både sommeren og vinteren. I dag er det mange aktiviteter i Indre havn som gjør området til et naturlig samlingspunkt for unge i Larvik. THVS er opptatt av å bevare dette også i fremtiden.</li> </ol>	<p><i>Kongegata er et aktuelt alternativ. Bane NOR er enig i at det er viktig å satse på utvikling av et attraktivt sentrum og utvikling av et knutepunkt med god overgang til annen kollektivtransport. Merknaden tas til orientering.</i></p>

157	Klubben i Lundhs	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De ansatte i Lundhs AS ønsker å uttrykke sin mening om de drastiske konsekvenser den vil få ved trasévalget Stålaker korridoren. Det er en faktisk overhengende frykt og utrygghet for tap av arbeidsplasser. Den ansatte og deres familie er urolige for fremtiden. En Lundhs ansatt er "rygggraden" i den respektive familieøkonomien.</li> <li>2. Da steinfaget er nokså snevert og innehar en sjelden kompetanse vil det mest sannsynlig være svært vanskelig å få seg en ny jobb.</li> <li>3. Overføring av ansatte til andre avdelinger ser man på som en uaktuell løsning.</li> <li>4. Båndlegges denne stedsressursen for alltid, vil jo også generasjoner av arbeidsplassene være borte for alltid. Det bør heller ikke glemmes andre arbeidsplasser i form av ringvirkninger, som er en del av steinindustrien.</li> </ol>	<p><i>Det vises til gjennomgående temakapittel 1.11 og 1.17.</i></p>

## 5 DOKUMENTINFORMASJON

### 5.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00A	Første utgave. Sendt til Bane NOR 24.05.2019.
01A	Gjennomgått av Bane NOR 29.05 for oversendelse til Larvik kommune. Gjennomgått av Larvik kommune og Bane NOR. Endret og returnert til Bane NOR 14.06.2019.
02A	Endret etter kommentarer fra Bane NOR. Sendt til Bane NOR 21.06.2019.

**ICP-36-A-25624**

**Utgitt** Juni 2019

**Revisjon** 02A

**Utgitt av** Bane NOR SF

**Foto** Anne Mette Storvik / Bane NOR SF

**Postadresse** Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

**Epost** [postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

**05280**

Sentralbord/vakttelefon